

AUREL PENTELESCU

DESTINUL UNUI ZBURĂTOR

EDITURA MODELISM

Aurel Pentelescu

DESTINUL UNUI ZBURĂTOR

SERIA „AȘII AVIAȚIEI ROMÂNE”, 6

AUREL PENTELESCU

DESTINUL UNUI ZBURĂTOR.

Căpitanul aviator MIRCEA T. BĂDULESCU (1917-1967)

Argument
de
Prof. univ. dr. IOAN-MIRCEA PAȘCU,
Ministrul Apărării Naționale

Amintirea tatălui meu
de
DORU-LAURIAN BĂDULESCU

EDITURA MODELISM
București, 2002

Coperta: Cristina SÂRBEANU, după o idee a autorului.
Fotografia copertei: Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu lângă avionul său *Junkers 87 Stuka D3* (Karankut-Crimeea, 1944). Reproducere după „Aripi Românești”, anul III, nr.61-62, aprilie 1944, coperta a IV-a, cu legenda: „Un brav de la Stukas: Slt. av. Mircea Bădulescu.”
Fotografia autorului: Petrică MIHALACHE

Redactor: Cristina CRĂCIUNOIU
Tehnoredactare: Cristina SÂRBEANU, Mihaela STAN
Culegere text: Livia MANOLE, Mihaela STAN
Corectura: Elena STAN

Din tirajul total s-au tipărit o sută de exemplare legate și numerotate de la 1 la 100, semnate de autor.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
PENTELESCU, AUREL
Destinul unui zburător: căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu : 1917-1967 / Aurel Pentelescu -București : Modelism, 2002
476 p.; 20,5 cm.-(Seria „Așii aviației române“, 6)
ISBN: 973-8101-16-6

355.4(498)Bădulescu,M.T.

Lucrare realizată cu sprijinul
COMISIEI ROMÂNE DE ISTORIE MILITARĂ

CUPRINS

Motto:

„Care este misterul faptei sburătorilor?

Care sunt elanurile cu care o ursitoare fericită a dăruit în plin acest tineret, care nu înțelege decât „să servească” într-o mentalitate specifică lui, uneori total neînțeleasă de comunul pământean?

Sborul este la baza formațiunii lor morale și spirituale.

Sborul formează și selecționează.

A sbura înseamnă a strivi în tine instincul de conservare, a te smulge pământescului și a te da spațiului infinit, a deschide drum nou nestâmpărului de a te depăși pe tine însuți, a lărgi până la stele imperiul morții, turburând prin prezența lor acolo liniștea eternă a spațiului.

Iată curajul în înfăptuire, iată ce angajează viața sburătorului, când o cere loialismul profesional și datoria către Patrie.

Acest curaj nu este risc; numai neformații riscă tot în cele mai dese cazuri din lipsă de inteligență și (din) vanitate.

Toți sburătorii manifestă constanță în curaj și zi de zi înfruntă adversitățile naturii: ceață, ploaie, furtună-cu seninătatea cârmaciului la punte.

Dar mai ales toți se întrec în a-și asuma experiențe noi, pentru a servi progresul, Tronul și Patria.

Toți perseverează, toți măsoară obstacolele cu privirea liniștită dar iscoditoare, cântăresc, calculează rece șansele și dacă una singură le poate asigura reușita, atunci nu ezită, înfruntă elementele contrare, se încredințează instinctelor lor de supraom, urmează destinul lor.

Toți se întrec în a fi mai bine, a atinge perfecțiunea, căci sborul nu admite jumătăți de măsură, lui îi trebuie dat totul, ori nimic.

Întreaga ființă fizică, morală și intelectuală a sburătorului urmărește deci un singur scop: a servi.

Această întrecere în perfecțiune îi face mai exigenți unul față de celălalt și față de ei înșăși; iată cum Aviația își stabilește ierarhia valorilor.”

Subsecretar de Stat al Aerului
General de Escadră aviator
Gheorghe JIENESCU
(„Magazin Aeronautic”, an.I, nr.1, 1941)

ARGUMENT

Națiunile civilizate arată cinstire personalităților militare, dovedind că înțeleg și apreciază istoria lor militară ca parte integrantă a istoriei generale a societății. La români, ca și pretutindeni, există tradiția respectului față de faptele de arme ale militarilor în situații deosebite, precum cele din timpul marilor conflagrații mondiale ale secolului al XX-lea.

Căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, căruia îi este consacrată monografia ***Destinul unui zburător****, a fost un brav ofițer al Armatei Române, combatant în anii celui de al doilea război mondial, cu fapte de arme eroice, distins pentru acestea cu cele mai înalte decorații militare românești de război-Ordinul Militar „Mihai Viteazul" cu spade, Ordinul „Virtutea Aeroanutică" cu spade în gradul de Comandor. El a luptat în anii 1942-1945, atât pe frontul de Est, cât și pe frontul de Vest, ca pilot de război și comandant de escadrilă în faimoasele grupuri de aviație române-Grupul 3 Bombardament Picaj „Stuka" și Grupul 8 Asalt Picaj, totalizând circa 300 de misiuni de război, fapt ce îl situează între așii aviației de bombardament în picaj, spre gloria nemuritoare a Aripilor Românești.*

Numeroase documente militare din acei ani elogiază calitățile și faptele de arme deosebite ale căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu. Comandantul Corpului 1 Aerian Român, generalul aviator Emanoil M. Ionescu, îl apreciază astfel: „Foarte bun executant, disciplinat și ordonat. Frumoase aptitudini militare, alese calități sufletești. Pe front a dovedit că este un foarte bun luptător, curajos, tenace, cu mult spirit de sacrificiu." Iar comandantul Grupului 8 Asalt Picaj, căpitanul aviator Ioan Eftimopol, în Nota-Raport *pentru acordarea Ordinului Militar „Mihai Viteazul" preciza: „Temerar, dotat cu alese virtuți ostășești, a constituit exemplu sublim de jertfă, de bravură și de înțelegere a luptei Neamului său."*

*Monografia **Destinul unui zburător. Căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu (1917-1967)** reconsituie, pe etape de viață, biografia acestui brav ofițer aviator, faptele sale de arme eroice, pe fundalul momentelor grave în care s-au aflat Armata Română și Neamul românesc în anii celui de al doilea război mondial și după aceea.*

*Apreciez că lucrarea se constituie într-o însuflețită evocare a vieții și activității celui care a fost căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, as al aviației române de bombardament în picaj, om cu alese calități sufletești, admirabil soț și părinte. În alt plan, lucrarea **Destinul unui zburător** poate fi considerată un autentic act de identitate al aviatorilor români, confruntați cu momente vitrege, specifice stării de beligeranță în care s-a aflat România în urmă cu peste șase decenii. Ei n-au pregetat nici o clipă să servească, până la jertfa de sine, interesele supreme ale statului român și ale Neamului românesc.*

*Sunt convins că pilde ca acelea cuprinse în această carte fortifică spiritual, întăresc demnitatea contemporanilor noștri. Astfel că, peste ani, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu continuă să trăiască în memoria noastră. De aceea, am primit cu plăcere invitația colegului și prietenului meu Doru-Laurian Bădulescu de a prefața lucrarea **Destinul unui zburător,** care ne restituie amplu memoria părintelui său, ilustrul pilot de război și comandant de escadrilă de bombardament în picaj pe cerul învolburat al ultimei conflagrații mondiale a secolului al XX-lea.*

Felicit Comisia Română de Istorie Militară pentru sprijinul acordat în elaborarea acestei lucrări, precum și pe autor, istoricul militar comandor aviator (r) prof. dr. Aurel Pentelescu, iar cititorilor le urez o lectură plăcută și antrenantă, încredințându-i că vor parcurge o carte vie, cu momente istorice care nu își vor epuiza niciodată resursele.



*Prof. univ. dr. **Ioan-Mircea PAȘCU**,*
Ministrul Apărării Naționale

AMINTIREA TATĂLUI MEU

(Cuvânt către cititor)

Amintirea tatălui meu îmi este uneori atât de vie înaintea ochilor, încât mă întreb dacă, atunci când a trăit, am făcut toate cele de trebuință pentru a-l cinsti. „Cu fapta și cu cuvântul cinstește pe tatăl tău și pe mama ta, ca să-ți vină binecuvântare de la ei.” (*Eclesiasticul*, 3,8). Dar anii pe care i-am trăit alături de tatăl meu au fost atât de puțini...

Tatăl meu, Mircea T. Bădulescu s-a născut la 1 noiembrie 1917 la Buzău, unde a urmat școala primară și faimosul Liceu de băieți „B.P. Hasdeu” timp de opt ani, la secția științifică, având profesori renumiți. A urmat apoi Școala de Ofițeri Aviație, fiind înălțat la gradul de sublocotenent aviator la 10 mai 1941, cu puțin timp înainte de intrarea României în război. După ce a fost brevetat pilot de război, din toamna anului 1942 s-a aflat pe front, la Stalingrad și în Cotul Donului, în Kuban și în Crimeea. După 23 august 1944 a luptat pentru eliberarea Transilvaniei și pe frontul din Ungaria și cel din Cehoslovacia, până la terminarea războiului în Europa, la 8 mai 1945.

Tatăl meu a servit în cadrele active ale Armatei până în anul 1951, când a fost înlăturat, ca și alți camarazi de ai săi, combatanți pe front, pe criterii politice, la abia împliniți 34 de ani. Purta atunci gradul de *căpitan aviator*, ultimul grad în activitate, primit cu calificativul „Excepțional”, imediat după război. Era un om care nu își exterioriza trăirile, amintirile, sentimentele, fără să fi fost posac, dimpotrivă; momentele de bună dispoziție, chiar de entuziasm tineresc au existat în viața sa, văzute de mine, copil, în casa părintească, împreună cu mama mea, Polixenia Bădulescu, aflată în viață. Spun toate acestea pentru că mult timp, până prin ultimile clase de liceu, nu am cunoscut nimic despre activitatea tatălui meu pe front, în Est sau în Vest, din armată, în general.

În adevăr, lumea aviatorilor a fost și rămâne una fascinantă pentru cine dorește să se apropie de ea și să o cunoască. Tatăl meu a cunoscut-o pe deplin. I-a închinat cei mai frumoși ani ai săi-anii tinereții, cu sinceritate și devotament. Acum când știu mai multe despre tatăl meu ca aviator, sunt ferm convins, că, dacă vremurile nu ar fi fost vitrege, profesia de ofițer aviator pilot ar fi fost unica practicată de el. A cunoscut suprema dimensiune a profesiei de aviator pilot militar, aceea de pilot de război, ca luptător aerian și comandant de escadrilă de zbor pe front, cu toate onorurile și riscurile aferente unui zburător temerar de excepție. Cine s-ar fi gândit că va sfârși tragic, nedrept și stupid, în timpul serviciului, într-un accident de trecere peste calea ferată, lovit de tren, la volanului autoturismului fiind șoferul instituției, în data de 19 iunie 1967, la Nucet, lângă Târgoviște, când mai avea doar câteva luni până să împlinească jumătatea de secol de viață!

Vorbesc despre tatăl meu la timpul trecut. Putea să fie printre noi, la 85 de ani, să îl sărbătorim cu ocazia zilei sale de naștere, un venerat veteran de război, Cavaler al Ordinului Militar „Mihai Viteazul" cu spade și al Ordinului „Virtutea Aeronautică" în gradul de Comandor, cel mai înalt grad al acestui ordin. Nu a fost să fie așa. Rămășițele sale pământești odihnesc acum în Cimitirul Ghencea Civil-București, aleea principală, în stânga capelei. Dumnezeu să-l odihnească în pace!

Amintirile mele despre tatăl meu sunt relativ puține, pentru că puțini au fost anii cât am trăit împreună, nici douăzeci. Le voi scrie, poate, cândva. Acum spun doar atât: port în suflet, permanent, un sentiment de tristețe, de neîmpăcare, de neîmplinire...În vara acelui an fatidic, 1967, urma să mergem cu toții la mare, după ce voi fi terminat examenele primului an de facultate. Mă simțeam de acum bărbat și visam să îl invit pe tatăl meu la o bere și să-i spun bărbătește (cum nu făcusem încă niciodată!), privindu-l drept în ochii săi albaștri-verzui: „Măi, tată, ia spune-mi ce grozăvii ai făcut tu în război de te-au făcut erou și eu nu știu nimic?!" Berea aceea, împreună cu tatăl meu, la mare, va rămîne veșnic nebăută...

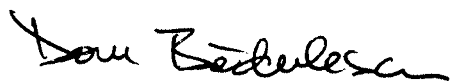
Aveam să aflu mai târziu din cărți și din spusele mamei mele despre acele „grozăvii", aproape în exclusivitate referitoare la frontul de Vest, la bombardarea podurilor de la Budapeste și alte acțiuni de luptă, comnsemnate în lucrarea *Aripi Românești* sau în *Istoria aviației române*. Este lesne de înțeles că atunci când, cu doi ani în urmă, am aflat de proiectul inițiat de „Revista de Istorie Militară" și spijinit de Comisia Română de Istorie Militară din subordinea Ministerului

Apărării Naționale de a se alcătui o lucrare monografică consacrată tatălui meu, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, am salutat proiectul cu entuziasm. De altfel, „Revista de Istorie Militară", inimosul ei redactor-șef, comandorul aviator (r) Gheorghe Vartic a instituit și un premiu anual „Căpitan aviator Mircea Bădulescu" pentru cele mai bune lucrări de istorie militară în domeniul Aeroanuticii pe care m-am simțit onorat să îl pot susține, după posibilitățile mele, sub raport financiar.

Acum când lucrarea *Destinul unui zburător. Căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu (1917-1967)* este încheiată și pregătită pentru a intra la tipar, nu-mi rămâne decât să aduc mulțumirile mele istoricului militar comandor aviator (r) prof. dr. Aurel Pentelescu pentru efortul de cercetare și de redactare prestat, precum și pentru finalizarea profesionistă a proiectului. Personalitatea tatălui meu, sub multiple ipostaze-cea de pilot de război fiind, firesc, dominantă-a fost surprinsă corect, nuanțat, fără exagerări, cu multe aspecte inedite chiar și pentru membrii familiei noastre.

Sper ca cititorul-fie acesta avizat sau nu - să afle în lucrarea de față informația căutată, iar personalitatea căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu să devină accesibilă cunoașterii sale, pentru ca astfel - de ce nu? - să dezvolte, curat și sincer, sentimentul prețuirii postume pe care acest erou al celui de al doilea război mondial - tatăl meu - o merită pe deplin.

București,
29 aprilie 2002



Doru-Laurian BĂDULESCU,
senator

NOTA AUTORULUI.
Mulțumiri

Am realizat lucrarea de față ca cercetare istoriografică deschisă, întrucât investigațiile în arhive și pe teren, destul de ample și sistematice, nu au fost întotdeauna fructuaose și pe măsura proiectului inițial, care viza o dezvoltare în adâncime a acelorași capitole ale volumului, destinat să apară în toamna anului 2002, la comemorarea a 85 ani de la nașterea lui Mircea T. Bădulescu. De fiecare dată, la locul potrivit, s-a menționat necesitatea continuării cercetărilor.

Textului de bază s-a adăugat un corpus important de documente, în extrase sau în text integral, referitoare, în principal, la activitatea militară a căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu. La fel, anexele, care oricând pot lua forme dezvoltate. Un *Glosar* de termeni și expresii specifice din aviație ce s-au folosit în text s-a impus, fără a fi exhaustiv și nici ostentativ. Textul cu titlul *Preliminariile*, liniar ca dezvoltare, încearcă să extragă din materia textului de bază considerațiile cele mai generale care nu era nimerit să se afle în capitolele lucrării. În fine, mai multe mărturii iconografice, completează lucrarea.

Desigur, pentru o lectură obișnuită, un roman pe această temă ar fi fost mult mai interesant. Nu am avut nici căderea și nici deprinderea să îl scriu. Poate mai bine. Strădania autorului a fost să depisteze și să reconstituie faptele, povestea o poate închipui fiecare. Cu fapte de arme eroice, specifice combatanților aflați în prima linie, în contact permanent cu inamicul, locul lui Mircea T. Bădulescu, în calitatea sa de ofițer al Armatei Române, aviator pilot de război, as al aviației române de bombardament în picaj „Stuka”, este, fără îndoială, în istoria militară a Neamului românesc. El a fost un om, un luptător, care în împrejurări deosebite a dezvoltat calități deosebite, umane și profesionale, rod al unei temeinice pregătiri individuale. În alt plan, dramatismul vieții și faptelor sale de arme, îl indică, fără exagerare, ca un posibil erou de roman sau de film.

*
* *

Este o datorie elementară să amintesc aici numele multor persoane și instituții care în variate forme și modalități m-au sprijinit la realizarea proiectului. Lucrarea de față nu ar fi putut fi scrisă și tipărită fără ajutorul lor sincer și dezinteresat. Mulțumiri:

• Mai întâi, pentru „Revista de Istorie Militară”, a cărui redactor-șef, comandorul aviator (r) *Gheorghe Vartic*, în virtutea prerogativelor profesionale și a admirației față de memoria aviatorului Mircea T. Bădulescu, mi-a propus proiectul și eu l-am acceptat în calitatea de istoric militar, membru al Comisiei Române de Istorie Militară (președinte: colonel dr. *Petre Otu*);

• Domnului senator *Doru-Laurian Bădulescu*, care aflând de proiect l-a salutat cu entuziasm, acordându-i întregul sprijin, inclusiv financiar, și a purtat cu autorul mai multe convorbiri rodnice despre părintele său, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu;

• Doamnei *Polixenia E. Bădulescu*, distinsa soție a eroului acestei lucrări, care, în pofida sănătății precare, a acordat autorului numeroase întrevederi, în cadrul cărora evocarea omului Mircea T. Bădulescu a devenit copleșitor de vie și de apropiată, semn al unor amintiri profunde și al prețuirii deosebite, nealterate de-a lungul anilor;

• Doamnei *Tincuța E. Dabija*, mezina între surorile Polixenia, Georgeta și Niculina, născute Dumitrescu, fără a cărui ajutor permanent și impresionant de concret multe din paginile acestei lucrări nu ar fi fost scrise, mai ales cele privitoare la genealogia familiilor Teodor Bădulescu și Enache Dumitrescu, la drama postbelică a acestora;

• Doamnelor *Carmen Drăgan* și *Elena Ionescu*, născute Batiste, nepoate de soră a lui Mircea T. Bădulescu, care, deși l-au cunoscut prea puțin pe unchiul lor, au oferit autorului informații pertinente și documente de familie;

• Doamnei *Cornelia Ghinea*, fost arhivist cercetător la Centrul de Cercetare și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice „General Radu R. Rosetti”, căreia nicicând autorul nu îi va putea răsplăti ajutorul acordat în munca de cercetare,admirabila colegialitate, sugestiile și sfaturile competente avansate;

• Domnului general aviator *Ioan-Stratilat Dobran*, veteran de război, coleg de promoție cu Mircea T. Bădulescu, care n-a pregetat să acorde autorului, mai întâi un mare credit moral, apoi o bogată documentație de epocă din arhiva personală, precum și vibrante amintiri, altele decât cele cuprinse în lucrarea sa, *Jurnalul locotenentului Dobran* (Modelism, 1998);

• Domnilor comandori aviatori în retragere *Constantin Dragomir* (Cluj-Napoca), *Dumitru Pasăre* (Brașov), *Carol Anastasescu* (București), veterani de război, care în calitatea lor de foști colegi de liceu (Liceul „B.P.Hasdeu”, Buzău) și colegi de promoție în Școala de Ofițeri Aviație, precum și camarazi de front cu Mircea T. Bădulescu au oferit autorului cu generozitate copleșitoare bogate amintiri și documente din arhiva lor personală;

• Domnului căpitan-comandor aviator în retragere *Nicolae Stan*, combatant pe frontul de Est, în Cotul Donului, în Kuban și în Crimeea, precum și pe frontul de Vest, fost adjutant aviator, pilot de război, și camarad cu Mircea T. Bădulescu, a oferit autorului, în repetate rânduri, informații pertinente și documente din arhiva personală;

• Domnului căpitan aviator în retragere *Vasile Pungan*, veteran de război, fost sergent radiotelegrafist de bord și trăgător aerian, care a efectuat numeroase misiuni de luptă pe frontul de Est în echipaj cu Mircea T. Bădulescu, amintirile sale fiind prețioase pentru autor;

• Domnilor *Emil Ionescu*, inginer, fost director al Trustului Regional Gostat Ploiești în anii 1967-1979, *Oreste Costineanu*, economist șef la aceeași instituție, *Titi Frânculescu*, inginer, fost director la I.A.S. Bilciurești, care l-au cunoscut pe Mircea T. Bădulescu; aprecierile și amintirile dezvoltate fiind, la fel, prețioase pentru autor;

• Scriitorului *Ioan Chereches*, autorul volumului *În căutarea eroilor* (1981), care, în calitatea de ziarist militar, căpitan aviator, la publicația „Apărarea Patriei”, l-a intervievat, în 1965, pe căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, tipărind despre el un întreg capitol în lucrarea amintită; a oferit autorului rememorarea acelei împrejurări unice;

• Distinsului coleg și prieten *Gavriil Preda*, istoric militar, fără sprjinul moral și ajutorul concret în activitatea de cercetare multe din paginile acestei cărți rămâneau nescrise; mai tinerilor colegi istorici militari *Florin Șperlea* și *Laurențiu Popescu* pentru ajutorul concret acordat în multiple împrejurări. La fel, gânduri alese istoricului militar orădean *Constantin Moșincat*, prieten și colaborator apropiat;

• Soților *Cristina* și *Cristian Crăciunoiu*, admirabili colaboratori, care au oferit cu generozitate fotografii și documente spre consultare din arhiva personală și a căror sugestii și observații au încurajat pe autor; la fel și pentru domnul *Dan Antoniu*, inginer, istoric al aviației;

• Soților *Livia* și *Ilie Manole* pentru ajutorul dat la elaborarea acestei lucrării, în diferite etape ale acesteia;

• Copiilor mei *Adriana-Meda* și *Mihai-Dan*, pentru înțelegerea arătată, în amintirea mamei lor și soția mea Aurelia, născută Damian.

Încă multora, nenominalizați, toată prețuirea autorului, cu scuzele de rigoare.

Am aflat un sprijin deosebit în activitatea de cercetare din partea unor persoane și instituții de profil, între care:

• Serviciul Arhivistic Militar (colonel dr. *Teofil Oroian*);

• Centrul de Cercetare și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice „General Radu R. Rosetti” (colonel *Puiu Diță*);

• Arhivele Naționale ale României. Direcția Județeană Buzău (arhivist *Marilena Gaiță*);

• Arhivele Naționale ale României. Direcția Județeană Prahova (director *Constantin Dobrescu*);

• Muzeul Militar Național. Secția Documentare (muzeograf prof. *Neculai Moghior*, muzeograf *Doina Tudor*);

• Muzeul Județean de Istorie Buzău (muzeograf *Valeriu Nicolescu*);

• Muzeul Aviației Române (muzeograf dr. *Valeriu Avram*);

• Muzeul Căilor Ferate Române (muzeograf *Andrei Teodoru*);

• Primăria municipiului Buzău. Starea civilă (*Elena Coriolan*);

• S.C. Ceres S.A. Ploiești, depozitara arhivei fostului Trust Regional Gostat Ploiești (director: *Cornelia Popa*, arhivar: *Melania Mititelu*).

• Un gând pios pentru neuitatul *Ion Țarălungă* (1928-1999), pictor profesionist și istoric al aviației, care, cel dintâi, după 1989, a evocat în scris personalitatea căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu. El a afirmat tranșant, cu valoare emblematică: „*Există un punct de la care Bădulescu devine-în aviația războiului-simbol al Grupurilor de Stuka*” („Revista de Istorie Militară”, nr.4-5, 1995, p.83).

Autorul

PRELIMINARIILE

1. Armata Română a intrat în vâltoarea celui de al doilea război mondial la 22 iunie 1941, alături de forțele Axei. Scopul declarat și real al acțiunilor militare desfășurate a fost eliberarea teritoriilor românești dintre Prut și Nistru răpite de sovietici prim ultimatumurile din 26 și 28 iunie 1940, respectiv nordul Bucovinei, cu capitala Cernăuți și Basarabia, cu capitala Chișinău. În *Ordin de zi către Armată*, datat 22 iunie 1941, Comandantul de Căpetenie al Armatei, general Ion Antonescu ordona: „Ostași, Vă ordon: Treceți Prutul. Sdrobiți vrăjmașul din răsărit și miazănoapte. Desrobiți din jugul roșu al bolșevismului pe frații noștri cotropiți. Reîmpliniți în trupul țării glia străbună a Basarabilor și codrii voevodali ai Bucovinei, ogoarele și plaiurile voastre."[1]

La acțiunile militare eliberatoare au participat trupe ale celor trei categorii de forțe ale Armatei Române-Trupele de Uscat, Aeronautica, Marina Militară, în cooperare cu forțe terestre aeriene și marine ale Wehrmachtului. Operațiunile militare pentru eliberarea nordului Bucovinei s-au încheiat la 5 iulie 1941, cele pentru eliberarea Basarabiei la 26 iulie 1941.[2] Fiind în coaliția Axei, trupele române, pe baza deciziei personale a generalului Ion Antonescu, au continuat operațiunile militare ofensive dincolo de Nistru, pe teritoriul U.R.S.S., finalizate-în campania anului 1941-cu bătălia pentru Odessa care a fost cucerită la 16 octombrie 1941.[3]

Armata Română a fost alături de forțele Axei și în campaniile anilor 1942, 1943 și 1944, până la 23 august 1944, luptând terestru, aerian și maritim contra trupelor sovietice la Stalingrad și în Cotul Donului, în Caucaz și în Crimeea. De la 16 noiembrie 1942, când forțele militare sovietice, sprijinite puternic (sub raport logistic) de celelalte state ale coaliției Națiunilor Unite (Statele Unite ale Americii, Marea Britanie), au declanșat contraofensiva pe frontul de la Stalingrad, Armata Română a desfășurat acțiuni militare defensive, retrăgându-se, în contact cu

inamicul, pe aliniamente succesive, spre Vest, frontul germano-sovietic stabilizându-se la sfârșitul lunii martie 1944 pe aliniamentul Carpații Orientali-Pașcani-Iași-Chișinău.[4] În perioada 4 aprilie-20 august 1944 aviația strategică anglo-americană a efectuat puternice bombardamente aeriene asupra întregului teritoriu al României, îndeosebi în zona petroliferă Ploiești-Valea Prahovei, cu mari pierderi materiale și vieți omenești.[5]

La 23 august 1944, România a trecut de partea Națiunilor Unite, în condiții internaționle complexe, când soarta războiului în Europa nu era încă decisă. Ca urmare, Armata Română a dezvoltat acțiuni militare ofensive împotriva foștilor aliați, alături de forțele Națiunilor Unite (Armata sovietică-Frontul 2 Ucrainean) până la 12 mai 1945, când la circa 80 kilometri de Praga se mai dădeau lupte, deși Germania capitulase la 8 mai 1944. În felul acesta, forțele terestre, aeriene și maritime ale Armatei Române au avut prilejul, în perioada 22 iunie 1941-12 mai 1945, deci timp de aproape patru ani din cei șase ai celui de al doilea război mondial să fie în ambele tabere beligerante-situație unică, de altfel-, ocupând locul al treilea în Axă și locul al patrulea în Națiunile Unite, ca desfășurare de forțe militare și resurse economice puse la dispoziția frontului.[6]

Se impune a arăta, în context, că în pofida acestui mare efort militar și economic al României alături de Națiunile Unite, Conferința Păcii de la Paris din anul 1946, prin Tratatul de Pace semnat de România la 10 februarie 1947, a refuzat statului român cobeligeranța, tratându-l ca stat învins în cel de al doilea război mondial, obligându-l la plata unor mari daune de război (către U.R.S.S.), precum și la acțiuni drastice de destructurare a forțelor sale militare terestre, aeriene și maritime.[7]

Azvârlită în brațele „aliatului" sovietic, România-țară cu un regim democratic accentuat, de factură occidentală-europeană, statornicit pe durata unui secol de viață, de la 1848 încoace, a suferit, până în decembrie 1989, regimul politic impus de Moscova, în cadrul căreia-între altele-prigoana împotriva celor care au luptat pe frontul din Est în anii 1941-1944 a îmbrăcat forme dintre cele mai diverse: prizonierat, detenție politică, marginalizări dirijate, o psihoză specifică, etc. Manifestându-se fățiș sau nu, „aliatul" sovietic-prin organele de represiune politică românești-nu a uitat nici o clipă faptul că militarii Armatei Române, de la general la soldat, au fost, în virtutea regulilor generale ale războiului, dincolo de Nistru, în Cotul Donului, la Stalingrad, în Caucaz sau în Crimeea. [8]

Înlăturarea din rândurile cadrelor active ale Armatei Române a foștilor combatanți pe frontul de Est, dar și a celor care luptaseră pentru eliberarea Transilvaniei în vara-toamna anului 1944, până la 25 octombrie 1944, și după această dată, pe frontul din Ungaria, Austria și Cehoslovacia, a fost, indiferent de motive (politice, sociale, etc.), o acțiune dirijată, de proporții, finalizată prin implementarea modelului sovietic în structurile militare românești, în jurul anului 1951. În decembrie 1955, la Congresul al II-lea al P.M.R. (din 1965, Congresul al VII-lea al P.C.R.), Emil Bodnăraș raporta cu satisfacție îndeplinirea misiunii ce a avut (din decembrie 1947, când a fost numit ministru al Apărării Naționale) pentru „făurirea armatei populare" a României „după experiența militară a Partidului Comunist al Uniunii Sovietice", subliniind că, în anii războiului, „două dintre marile unități ale armatei, diviziile «Tudor Vladimirescu-Debrețin» și «Horia, Cloșca și Crișan», fuseseră crescute la școala Armatei Sovietice."[9]

În acest proces, anul 1951, a marcat decizia Moscovei, personal al lui I.V. Stalin, de a trece la „înarmarea tuturor țărilor lagărului socialist", încălcându-se în acest scop chiar unele prevederi ale Tratatului de pace din 10 februarie 1947, precum introducerea aviației reactive (de producție sovietică) în structura forțelor aeriene ale României ș.a.[10] Cu atât mai mult, înlăturarea foștilor combatanți de pe fronturile anilor 1941-1945 a fost accentuată și, practic, finalizată în Armata Română în primii ani ai deceniului șase.

2. În campaniile anilor 1941, 1942, 1943 și 1944 (până la 23 august 1944) forțele aeriene ale României au participat la acțiunile militare pe frontul de Est atât în subordinea (la dispoziția) celor două armate de operații, cu structurile *Comandamentul Aero Armata 4-a* și *Comandamentul Aero Armata 3-a*, incluzând escadrile de aviație de legătură și escadrile de aviație de observație, cât mai ales (majoritatea forțelor aeriene) de sine stătător, ca forță de izbire, în structura *Gruparea Aeriană de Luptă* (G.A.L.), iar din 1943, *Corpul 1 Aerian Român*, care includeau *flotile de aviație* (de informații -observație, recunoaștere-, de vânătoare, de bombardament), structurate pe *grupuri de aviație*, iar acestea pe *escadrile de aviație*, urmând, în principiu, regula triadei. Cert este că în acțiunile militare, Armata Română a dispus de toate categoriile de aviație necesare unor misiuni eficiente, chiar dacă dotarea unităților (grupurilor) și a subunităților (escadrilelor) de aviație era de cele mai multe ori insuficientă și precară: aviația de recunoaștere, de observație, de vânătoare (de zi, de noapte), de bombardament (greu, ușor, în picaj), de asalt, hidroaviație, de legătură, de transport (poștă, muniții și materiale, răniți, planoare, etc.), sanitară.[11]

Cu totul remarcabilă, în contextul lucrării de față, a fost contribuția categoriilor de aviație amintite pe frontul de la Stalingrad și în Cotul Donului în vara-toamna anului 1942, în acțiunile militare ofensive. Cele 106 avioane de luptă (55 de vânătoare, 51 de bombardament, 28 de recunoaștere) ale *Grupării Aeriene de Luptă* (comandant: general aviator Ermil Gheorghiu) reprezentau la acea dată (septembrie 1942) o forță aeriană capabilă să dezvolte acțiuni militare eficiente, tactice și de importanță strategică.[12] Acțiunea aviației de bombardament ușor (Grupul 3 Bombardament Ușor-în picaj) s-a dovedit eficace asupra trupelor în mișcare (coloane de vehicule, de tancuri, etc.) pe căile de comunicație (inclusiv calea ferată), precum și a celor neadăpostite, mai ales datorită faptului că a atacat de la mică înălțime și de pe aerodromuri înaintate (Bukovskaia), de unde s-au putut executa 3-4 ieșiri-avion, cu rapida încărcare cu bombe la aerodrom. În timpul contraofensivei sovietice (19-25 noiembrie 1942) s-a acționat în acest mod (când starea vremii, în general proastă, cu ceață densă până la sol, a permis executarea zborurilor) în zona de contact a trupelor române cu cele sovietice la Kletskaia, Gura Hoper, Valea Zuzkan.[13]

De la 1 ianuarie 1943, Gruparea Aeriană de Luptă a primit denumirea de *Corpul 1 Aerian Român*, fiind complet reorganizat și dotat, inclusiv (din iunie 1943) cu un grup de aviație de bombardament în picaj, cu avioane germane *Junkers Ju.87 Stuka*-Grupul 3 Bombardament Picaj (comandant: căpitan-comandor aviator Galeno Francisc), care a acționat cu rezultate remarcabile în acțiunile militare defensive la retragerea trupelor româno-germane din capul de pod Kuban, apoi, până în aprilie 1944, în Crimeea.[14] A existat, ulterior, și Grupul 6 Bombardament în picaj „Stuka", cu acțiuni militare eficiente pe front.

După 23 august 1944, Corpul 1 Aerian Român (comandant, din iulie 1943: general aviator Emanoil Ionescu; din martie 1945: general aviator Traian Burduloiu), reorganizat pe aerodromul Craiova, a participat cu toate forțele sale la acțiunile militare contra forțelor germano-maghiare la eliberarea nordului Transilvaniei, până la 25 octombrie 1945, apoi, după o nouă reorganizare, pe teritoriul statului ungar și a a celui cehoslovac. Desele reorganizări ale unităților și subunităților Corpului 1 Aerian Român pe frontul de Vest au fost determinate, în principal, de uzura fizică și insuficiența materialului volant (avioanele de proveniență germană *Ju.87 Stuka*, *Ju.88* bombardament greu ș.a.),

precum și de dinamica acțiunilor militare ale Aliaților (Armata Sovietică). Cu toate acestea, contribuția aviatorilor români la reușita unor operații militare importante (cucerirea Budapestei, în ianuarie 1945 ș.a.) a fost, fără exagerare, definitorie. La 1 august 1944 unitățile și subunitățile Corpului 1 Aerian Român erau deja înapoiate în țară, pe aerodroamele Turda, Brașov, Craiova ș.a.[15]

3. Anii primului război mondial ai secolului al XX-lea au impus avionul (care fusese de curând creat ca aparat mai greu decât aerul) ca mijloc/instrument/armă de luptă, în misiuni militare de recunoaștere, de bombardament, de vânătoare liberă. Prin aceasta, teatrul operațiunilor militare a dobândit o nouă componentă/dimensiune-cea aeriană, alături de componentele terestră și maritimă, utilizate încă din antichitate. De fapt, avionul, tancul și arma chimică (aceasta din urmă interzisă, prin acte normative internaționale) au fost marile noutăți tehnico-tactice în confruntarea beligeranților pe teatrele de operațiuni militare în anii 1914-1918. Binomul avion-tanc avea să domine gândirea și practica militară din toate țările lumii în prima jumătate a secolului al XX-lea. Ulterior, componenta cosmică a teatrului de operațiuni militare a dat o dezvolare aparte problematicii complexe a războiului. Dar, atunci, în primele două decenii după prima mare conflagrație mondială, teoreticienii și constructorii militari au declanșat, sub variate forme, o impresionantă febră a înarmărilor aeriene clasice. În pofida costurilor ridicate pentru dotarea/înarmarea cu avioane de luptă tot mai performante, aproape toate statele lumii-inclusiv România-au dezvoltat forțe aeriene proprii, cu structură distinctă în cadrul armatelor, iar unele dintre aceste state (România s-a numărat printre ele) au creat o puternică industrie aeronautică, cu fabricarea avioanelor de luptă în concepție proprie sau sub licență. În anul 1939, spre exemplu, România deținea nu mai puțin de patru importante stabilimente aeroanutice, între care uzinele I.A.R. din Brașov erau cele mai mari din sud-estul Europei (peste 3000 lucrători, marea lor majoritate cu calificarea specifică și cu înaltă specializare).[16]

Este lesne de înțeles că, prinsă în dinamica unui puternic avânt aviatic european și mondial, România (ca precursoare a aviației mondiale, prin marile realizări tehnice și de zbor de la începutul veacului al XX-lea, datorate unor personalități ca Traian Vuia, Henri Coandă, Aurel Vlaicu ș.a.) a dezvoltat și un sistem de pregătire adecvat al personalului civil și militar destinat atât construcțiilor de avioane cât și zborului ca atare. În anii dintre cele două războaie mondiale ale secolului al XX-lea în România existau mai multe centre școlare de pregătire a personalului militar navigant-ofițeri și subofițeri (adjutanți aviatori)-, cele mai importante fiind la București (Cotroceni)-*Școala pregătitoare ofițeri aviație*, cunoscută sub numele Școala de Ofițeri Aviație, și la Tecuci-*Școala de pilotaj și antrenament* sau, pe scurt, Școala de Pilotaj. La Buzău, în anii 1927-1940 a funcționat *Școala de Perfecționare Pilotaj* pentru obținerea brevetului de pilot de război, mutată în timpul războiului la Ghimbav-Brașov (comandant: căpitan comandor av. C. Budac). Școlile dispuneau de instructori de zbor experimentați și deosebit de exigenți, unii dintre aceștia foști combatanți în războiul întregirii Neamului românesc din anii 1916-1919.[17] Așa se face că, în rândul aviațiilor europene de prestigiu (franceză, britanică, germană, italică), dar și a aviației mondiale, în general, în anii dintre cele două războaie mondiale ale secolului al XX-lea, precum și în timpul celui de al doilea război mondial, forțele aeriene ale României dispuneau de un corp al personalului navigant-aviatori piloți (ofițeri și subofițeri) deosebit de riguros selecționat și cu o temeinică pregătire teoretică și practică de zbor. Atât piloții sovietici doborâți de aviatorii români, cât și cei americani sau britanici, au recunoscut, în prizionerat fiind sau ulterior, repatriați, valoarea de necontestat a piloților de război brevetați în cadrul sistemului de școlarizare românesc.[18] În campaniile anilor 1941, 1942, 1943 și 1944, piloții germani și-au manifestat nu o dată-documentele din arhive atestă bogat acest fapt-sincera admirație pentru profesionalismul camarazilor români, îndeosebi cei de la vânătoare, bombardament în picaj Stuka și de la asalt. Cu îndreptățită mândrie, la mulți ani după încheierea celui de al doilea război mondial, un as al aviației române de vânătoare-generalul aviator (r) Anton (Mache) Mărășescu, afirma: „Aviația română a trebuit să lupte și a luptat concomitent împotriva celor mai puternice aviații angajate în război: aviația americană, aviația britanică și cea sovietică, iar după 23 august 1944 a luptat contra aviației germane; practic, cu excepția forțelor aeriene nipone, aviația română a luptat cu toate aviațiile mari și puternice din perioada celui de al doilea război mondial. O luptă inegală și disperată, prin care ea (aviația română-n.n.) a știut și a reușit să se facă respectată și temută."[19] În anii războiului, de cele mai multe ori neajunsurile materialului volant din dotarea forțelor aeriene române angajate în misiuni (viteza de zbor, plafonul maxim, armamentul de bord, etc.) au fost suplinite prin măiestria de zbor a piloților și iscusința acestora de a rezolva rapid și eficient situațiile de luptă dintre cele mai dificile.

În acest context, se cuvine a arăta, spre exemplu, că promoția de sublocotenenți aviatori 10 mai 1941 a Școlii de Ofițeri Aviație Cotroceni-București a fost cea mai numeroasă din câte a dat Școala în existența ei de trei decenii-113, din care majoritatea combatanți naviganți și doar câțiva combatanți nenaviganți, repartizați la unitățile de aviație din teritoriu.[20] Aproape întreaga promoție, după brevetarea ca piloți de război în toamna anului 1941 și o intensă pregătire de zbor în unitățile în care au fost repartizați, în vara anului 1942 au plecat pe front, în Cotul Donului și la Stalingrad sau au rămas în țară la unitățile (în principal de vânătoare) destinate pentru apărarea aeriană a teritoriului național, a zonei petrolifere Ploiești-Valea Prahovei, în special. Se poate spune că, din august 1942 și până în mai 1945, promoția de ofițeri aviatori 10 mai 1941 și-au făcut cu prisosință datoria de piloți de război, atât pe frontul de Est, cât și pe frontul de Vest. Spre exemplu, pe frontul de Vest, trei dintre colegii de promoție-locotenenții aviatori Munteanu Lazăr, Bădulescu Mircea și Gavriliu Vasile au fost distinși pentru faptele lor de arme deosebite cu cea mai înaltă decorație de război românească Ordinul Militar „Mihai Viteazul" cu spade.[21] Pe frontul de Est, dintre ofițerii promoției, doar locotenentul aviator Dușescu Gh. Ariton, de la Grupul 9 Vânătoare supranumit, pe merit, „asul manșei", a fost distins cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul" clasa a III-a.[22]

Nu este scopul acestei lucrări de a etala pe larg valoarea promoției de ofițeri aviatori 10 mai 1941, dar se poate spune că a fost *promoția care a făcut războiul*, ca luptători aerieni în partea cea mai dramatică a acestuia: retragerea din Cotul Donului, din Kuban și din Crimeea; trecerea, la 23 august 1944, de partea Națiunilor Unite; lupta împotriva foștilor aliați și camarazi de front; eliberarea Transilvaniei; dezvoltarea acțiunilor ofensive pe teritoriul Ungariei și al Cehoslovaciei. Mai mult, după înapoierea în țară, în vara anului 1945, ca și pe ceilalți combatanți români din anii 1941-1945, îi așteptau situații noi, inedite, nu mai puțin dramatice, sub raport politic, social și uman, de fapt, vâltoarea unor altfel de bătălii, un fel de război de după război: o lume în schimbare, care le-a impus eforturi, uneori supraomenești, pentru supraviețuire. Unii dintre acești combatanți au izbutit să treacă, în viață fiind, cumpăna veacurilor și a mileniilor, depunând mărturia faptelor lor demne, de aleasă prețuire. Toți s-au aflat sub aripa destinului: *vremea vremuiește, timpul dăinuiește...* Gloria este a celor mulți care și-au făcut, pe front, pentru Patrie, datoria, cu simplitate și dăruire, iar apoi, în condițiile istorice date, și-au purtat frustrările cu aleasă demnitate.

Vii sau morții, acești eroi ai Neamului Românesc, merită cu prisosință recunoștința noastră, astăzi și de-a pururi.

NOTE

1. Cf. „Monitorul Oficial", partea I, nr.145, 22 iunie 1941, p.3587.
2. Vezi pentru aceasta pe larg lucrarea monografică *Eliberarea Basarabiei și a nordului Bucovinei (22 iunie-26 iulie 1941)*, Editura Fundației Culturale Române, București, 1999, 374 p.
3. Vezi pe larg volumul *Pe țărmul Nord-Pontic (17 iulie 1941-4 iulie 1942)*, Editura Fundației Culturale Române, București, 1999, 284 p. Acest volum continuă pe cel de la nota precedentă. (Operația militară pentru cucerirea Odessei, p.85-131).
4. A se vede *Golgota Estului (iulie 1942-martie 1944)*, Editura Fundației Culturale Române, București, 2000, 416 p.
5. Vezi, între altele, studiul nostru *Războiul aerian (1939-1945)*, în „Dosarele istoriei", an IV, nr.9(37), sept. 1999, p.35-38.
6. Cf. Mark Axworthy ș.a., *Third Axis, Fourth Aly*, Arms and Armour Ed., London, 1995, 368 p.
7. Vezi pe larg aceste probleme în *România de la război la pace, 1939-1947. Semnificații politico-militare* (Studii semnate de Ion Alexandrescu, Constantin Botoran, Florin Constantiniu, Alesandru Duțu, Petre Otu), Editura Vasile Cârlova, București, 1997, 122p. Vezi, de asemenea, studiul nostru, *Distrugerea Armatei Române prin clauzele Tratatului de Pace de la Paris,* în *România și Al Doilea Razboi Mondial*, Editura DMPress, Focșani, 2000, p.452-463.
8. Vezi, între altele, *Analele Sighet 2. Instaurarea comunismului-între rezistență și opresiune* (Studii semnate de Ilie Manole, Șerban Pavelescu și Gheorghe Crețu, Constantin Hlihor, Tatiana Pokivailova ș.a.), Fundația Academia Civică, 1995, p.171-188, 198.201.
9. *Congresul al II-lea al Partidului Muncitoresc Român, 23-28 decembrie 1955*, Editura de Stat pentru Literatura Politică, București, 1956, p.437, 438.
10. Vezi pentru acesta documentul inedit pus în circuitul științific de Alexandru Oșca și Vasile Popa, sub titlul *În culisele preliminariilor Tratatului de la Varșovia*, în „Dosarele istoriei", an V, nr.8(60), august 2001, p.3-8.
11. Vezi toate aceste aspecte în lucrările de la notele 2, 3 si 4, capitolele privitoare la Aeronautica Românâ, astfel: *Eliberarea Basarabiei și a nordului Bucovinei...*, p.93-99, 314-323; în *Pe țărmul Nord-Pontic...*, p.202-218; în *Golgota Estului...*, p.287-328. Autor al acestor capitole: Aurel Pentelescu.
12. Cf. *Golgota Estului...*, p.291.
13. Ibidem, p.308.
14. Ibidem, p.313 și urm.
15. Pentru acțiunile militare purtate de Corpul 1 Aerian Român în perioada 23 august 1944-12 mai 1945 vezi pe larg lucrarea monografică *Aripi românești. Contribuții la istoricul Aeronauticii*, Editura Militară, 1966, p.121-260 (Autori: Vasile I. Mocanu, Constantin Ucrain).
16. Vezi pentru aceasta ibidem, p.53-96 (Autori: Ion Gudju, Gheorghe Iacobescu, Radu Stoika). De asemenea, vezi Ion Gudju ș.a., *Construcții aeronautice românești, 1905-1970*, Editura Militară, 1970, 334p.

17. Vezi *Istoria aviației române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p.161-167.

18. Vezi memoriile maiorului James Beane, comandantul unui grup de bombardament strategic, prizonier de război în urma atacului din 1 august 1943, în „Revista de Istorie Militară", nr.1, 2 si 3/1995.

19. Cf. Cornel Marandiuc, *Inimi cât să cuprindă cerul patriei*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1985, p.6.

20. Cf. „Monitorul Oficial", Partea I, nr.112, 14 mai 1941, p.2596-2597.

21. Ibidem, nr.106, 14 mai 1945, p.3871 și urm.

22. Vezi între altele, *Aviația Română pe frontul de Est și în apărarea teritoriului, 1 ianuarie 1943-23 august 1944*, Editura Fast Print, 1994, p.447.

Capitolul I

FAMILIA, COPILĂRIA ȘI ADOLESCENȚA. ULTIMII ANI DE LICEU

„Mai întâi e copilăria, liceul, camarazii, apoi vine ziua când se dau examenele. Când se primește o diplomă. Când se trece, cu o strângere de inimă, pe sub o anumită poartă, dincolo de care, dintr-o dată, ești bărbat. Atunci pasul calcă mai apăsat pământul. Îți croiești drumul în viață. Primii pași ai drumului tău..."

Antoine de Saint-Exupéry,
Pilot de război, I.

1. Buzău-orașul natal

La sfârșitul veacului al XIX-lea și începutul veacului următor, Buzăul era un oraș de provincie („comună urbană"- cum se stipula în documentele vremii) care își contura o personalitate distinctă, cu accentuat urbanism prin construcții arhitectonice impunătoare, existente în mare parte și astăzi. Primarul orașului Nicu I. Constantinescu (1840-1905; primar: 1883-1888; 1889-1890; 1890-1892; 1895-1899; 1901-1905) se dovedise un om energic, plin de inițiative, iar realizările sale cu totul remarcabile, fiind un autentic ctitor al Buzăului modern.[1] În cele de urmează, câteva dintre aceste realizări, solicitate de contextul lucrării de față.

Mai întâi, bulevardul *Parcului*, denumit de la 1886 *Ion C. Brătianu*, azi *Nicolae Bălcescu*, care unește centrul orașului *(Piața Daciei)* cu faimosul *Crâng*, parcul orașului (cu stejari seculari) pe o lungime de aproape doi kilometri. S-a realizat după 1890, în mai multe etape, prin asanarea canalului de deversare a apelor reziduale (așa-numitul „apeduct"), fiind pavat și plantat cu arbori de ornament (în principal castani), astfel încât un document de epocă arată cum datorită acestui „prea frumos" bulevard „curge către oraș, în locul unor ape infec-

tate, un râu de aer curat din pădurea apropiată (Crâng-n.n.).”[2] Bulevardul străbate orașul de la est spre vest, fiind și astăzi locul de promenadă preferat al buzoienilor.

Instituțiile publice construite în lungul acestui bulevard la cumpăna veacurilor al XIX-lea și al XX-lea au fost, între altele: *Palatul Justiției*, a cărui construcție s-a încheiat în anul 1912, *Banca Națională*, *Spitalul „Ion C. Brătianu”,* construit în 1895, *Școala primară de băieți nr.2* (azi Școala Generală nr.1, clasele I-VIII), ș.a. De precizat că Școala primară de băieți nr.2 a fost înființată în anul 1882, fiind la acea vreme cea de a treia instituție școlară de acest fel din urbea Buzău, mutată în propriul local, existent și astăzi, patru ani mai târziu, în 1886, la așezarea pietrei de temelie fiind prezent cărturarul și omul politic liberal D.A. Sturdza, ministrul instrucțiunii, însoțit de tânărul colaborator Spiru Haret.[3]

Aproape de Crâng, vizibilă din bulevardul I.C. Brătianu, s-a construit ulterior (în 1923) impunătoarea clădire a *Școlii Normale de băieți* (azi Liceul pedagogic „Spiru Haret”). Pentru ca, tot în apropiere de Crâng, în partea sudică a orașului, să se afle, construite încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea, *Cazărmile*, *Spitalul Militar*, iar ulterior *Cimitirul Eroilor* din războiul întregirii neamului (1916-1919). Dincolo de calea ferată, la fel în partea sudică a orașului se aflau terenul (aerodromul) *Aviația* și faimosul târg *Drăgaica* (de Sânzâiene, la 24 iulie).[4]

Fără îndoială, pentru buzoieni, ca citadini, mândria orașului a fost și a rămas, sub raport arhitectural, *Palatul Comunal*, sediul primăriei, construit în anii 1899-1903, primarul N.I. Constantinescu având bucuria să îl inaugureze înainte de a-și da abștescul sfârșit, la 65 de ani, cu tot ceremonialul politic și religios adecvat. De precizat că Palatul Comunal, așezat în centrul orașului, în *Piața Daciei*, de unde pornesc largi deschideri stradale spre cele patru puncte cardinale (faptul acesta releva o concepție urbanistică avansată în epocă) se impune și astăzi prin monumentalitatea sa, cu fațada principală spre sud și foișorul lateral, cu cinci nivele, spre vest, înălțat semeț deasupra clădirii. Fațadele dinspre sud și vest, la etaj, prezintă logii largi cu fusul coloanelor de o eleganță arhitecturală impresionantă. Bogat ornamentată, clădirea Palatului Comunal reține îndelung privirea trecătorilor. În 1902, când Nicolae Iorga a vizitat orașul și a văzut clădirea încă la roșu a exclamat emblematic în scris: „Va fi neîndoielnic, cea mai frumoasă primărie din țară și o podoabă de mare preț, pentru Buzău”.[5] Oameni mândri, buzoienii i-au confirmat prevestirea. Cum se consemna în *Monografia județului Buzău* (1943), „Până în anul 1918, localul Palatului Comunal din Buzău a contat ca cea mai impunătoare construcție comunală din întreaga țară.”[6]

Dinspre Palatul Comunal, spre sud, străbate până la gară bulevardul Elisabeta Doamna, plantat cu castani la începutul veacului al XX-lea. Undeva, pe la mijlocul distanței dintre Piața Daciei și gară, chiar la începutul bulevardului Elisabeta Doamna, cu fațada spre centrul orașului și biserica Banului, se profilează clădirea cu două nivele a Liceului de băieți „Alexandru Hasdeu”, care din toamna anului 1932 a primit numele „Bogdan Petriceicu Hasdeu”, întrucât în acel an s-a împlinit un sfert de veac de la moartea marelui savant. Oficialitățile orașului au decis atunci ca denumirea unicului liceu din Buzău să fie a fiului, în loc de a tatălui, cu inclusiv dezvelirea unui bust din bronz (realizat de Oscar Han) a lui B.P. Hașdeu (1838-1907) în micul parc din fața clădirii.[7]

Buzăul nu este nici astăzi un „oraș studențesc”, cum se spune, adică un centru universitar, ca atâtea orașe similare din țară. În schimb, este posesorul unui liceu cu mare faimă, Liceul „B.P. Hasdeu”, înființat în anul 1867 și rămas peste veacuri mândria buzoienilor. Clădirea actuală este cea construită în anii 1889-1890, aproape în formă de potcoavă, cu etaj și ferestre largi, luminoase, cu o curte interioară închisă pe latura sudică de clădirea separată a Sălii de gimnastică.[8]

A fi buzoian (din oraș sau județ) și a fi „hasdeean” (în sensul de a fi urmat cele opt clase de liceu, cu bacalaureatul luat!) echivala, mai ales în anii dintre cele două războiaie mondiale ale veacului al XX-lea cu un fel de titlu de castă, de blazon nobil, distincție unică! Nu oricine putea rezista timp de opt ani exigențelor intelectuale și comportamentale impuse elevilor de un corpus profesoral ce dobândise faimă nu numai pe plan local sau zonal, ci în întreaga țară, inclusiv peste Carpați, la Brașov, Sibiu, Oradea sau în Banat. În Moldova și în estul Munteniei funcționau licee de prestigiu, similare, la Iași, Bacău, Focșani, Galați, Ploiești. În București, licee de mare prestigiu erau „Sf. Sava”, „Gh. Lazăr”, „Spiru Haret”, „Mihai Viteazul”, iar la Craiova, „Carol I”. Chestiunea era reală, în termenii unei exigențe școlare maxime, care a dat rezultate deosebite, în sensul că în astfel de licee s-a pregătit, în faza preuniversitară, intelectualitatea țării.

Ca dovadă, cine consultă astăzi monografia Colegiului „B.P. Hasdeu” din Buzău, apărută recent, va întâlni un titlu de capitol redac-

tat tranșant: „Colegiul «Hasdeu»- generator de personalități”, pentru ca în conținutul capitolului respectiv să afle pleiada de „hasdeeni”, în adevăr, impresionantă: George Emil Palade, laureat al Premiului Nobel, Constantin Giurescu, Constantin I. Parhon (care a făcut studiile gimnaziale la Buzău), Cristea Mateescu, Radu G. Vlădescu, Ștefan Vencov și alți membri ai Academiei Române, precum și artiștii și scriitorii Vasile C. Voiculescu, Ion Caraion (Stelian M. Diaconescu), Nae C. Leonard, supranumit „prințul operetei”, actorul Aristide Demetriad și mulți alții.[9]

În acest periplu citadin, evident Buzăul este de neconceput fără *Episcopia ortodoxă*, veche de pe la 1496, focar de credință creștină și de cultură românească tradițională și cultă. De altfel, în anii dintre cele două războaie mondiale ale secolului al XX-lea, stema județului Buzău avea pe scutul heraldic profilul bisericii episcopale, cu turnul clopotniței pe pronaos și altarul, evident, la răsărit. Despre județul și urbea Buzău *Dicționarul enciclopedic ilustrat „Cartea Românească”*, apărut în 1931, titra: „BUZĂU, județ în Muntenia; capitala Buzău; 4936 km.p.; 2 comune urbane (Buzău, Râmnicu Sărat-n.n.); 97 (comune) rurale; 8 parohii urbane, 151 rurale, 269 biserici, 4 mănăstiri; ține de eparhia episcopiei Buzăului; de circumscripția Curții de Apel București; are 361 școli primare; are 8 cooperative agricole, 3 de producție, 41 de aprovizionare (consum-n.n.), 29 pentru exploatare de păduri. Numele vine de la râul Buzău.”[10] Cât despre orașul Buzău, în amintitul dicționar se consemna: „Comună urbană, capitala jud. Buzău, pe malul drept al râului Buzău-afluient al Siretului pe dreapta (lângă comuna Măscineni-n.n.), izvorăște din Transilvania; 38.000 locuitori, reședința unei episcopii; are 6 biserici ortodoxe, o sinagogă, un liceu de băieți numit „Alexandru Hasdeu”, înființat în 1867, și o școală secundară de fete (înființată în 1919-n.n.), o școală normală, una profesională și mai multe școli primare; are tribunal și judecătorii de pace, face parte din circ. Curții de Apel din București; stație c.f. pe linia București-Galați și București-Mărășești; are mai multe spitaluri. Orașul e vechi, se citează într-un document din 1350.”[11]

Oricât ar fi de laconică, descrierea de mai sus (se pare, la 1931, singura în istoriografie) oferă o imagine esențială, satisfăcătoare, a urbei și județului Buzău, în deceniul ce a premers declanșarea celei de a doua mare conflagrație mondială a secolului al XX-lea.

2. Familia Teodor Bădulescu

Informațiile din arhive, cât și cele orale despre soții Teodor și Sofia Bădulescu sunt, deocamdată, extrem de sumare și încă greu verificabile, date fiind mai multe cauze, între care dispariția fizică firească a multor rude, cunoscuți și martori oculari, precum și, mai ales, lipsa unor documente de stare civilă, grav deteriorate de-a lungul anilor, înainte de a intra în arhivele istorice.

Nu știm dacă *Teodor Bădulescu* s-a născut la Buzău sau nu. Pe piatra de mormânt din cimitirul Dumbrava (fost Sf. Filofteea, fondat la 1872) din Buzău sunt menționați anii 1884-1957, iar numele său este trecut ION.[12] În arhivele buzoiene încă nu a fost depistat actul de naștere și nici cel de deces.[13] Fără a menționa anul nașterii, documente din arhivele militare, confirmă, prin calcul aritmetic, anul 1884 ca an al nașterii lui Bădulescu Teodor.[14] La fel, precizarea vârstei (cu unele mici diferențe) în actele de naștere ale copiilor, aflate toate la Primăria municipiului Buzău, Starea Civilă. Nu știm nici anul când s-a căsătorit cu Sofia, care era cu circa zece ani mai tânără decât el (prin calcul din datele oficiale) și se născuse în comuna Lipia, județul Buzău. Din frecvența cu care s-au succedat primii copii născuți-Virgil, la 11 ianuarie 1914, Alexandru, la 15 aprilie 1915, conceput la șase luni după primul, Mircea, la 1 noiembrie 1917, conceput la douăzeci și două luni după al doilea-soții Teodor și Sofia Bădulescu s-ar fi căsătorit în vara anului 1913 sau în primele luni ale acelui an. Când s-a născut Virgil, tatăl Teodor avea 29 de ani, iar mama sa Sofia 21 de ani, adică vârste firești, obișnuite, din punct de vedere al dinamicii sociale, pentru primul născut și deci pentru întemeierea unei familii în mediul urban.

Un document din arhivele militare (atât Alexandru cât și Mircea au urmat cariera militară, iar *Memoriul* (dosarul) *personal* al fiecăruia se află în mod necesar, date mai mult sau mai puțin complete despre părinți) arată că Teodor Bădulescu, de profesie „maistru croitor”, deținea în orașul Buzău „două rânduri de case”, pe care „le-a vândut în 1938”[15], fapt ce atestă o oarecare stare prosperă a familiei Teodor Bădulescu, posibilă, de altfel, știind că la începutul veacului al XX-lea un croitor (Teodor Bădulescu nu a avut niciodată atelier, cu ucenici etc.) prin munca prestată în acest domeniu, câștiga bine, cu asigurarea unor condiții normale de trai pentru familie. Copiii Virgil și Mircea au urmat liceul, iar Alexandru Școala de meserii, ceea ce însemna

taxe școlare, uniforme, rechizite, manuale etc. Soția sa Sofia purta rochii și pălării elegante, după moda vremii, cel puțin cum rezultă din puținele fotografii care s-au mai păstrat în familie.

Cele „două rânduri de case” în orașul Buzău care au aparținut familiei Teodor și Sofia Bădulescu ar fi fost în strada Unirii nr.8, unde s-au născut, cum se va arăta, copii Virgil și Alexandru, și în strada Preot N. Mateescu nr.2, unde s-au născut copiii Mircea și Maria. Lucrarea *Orașul Buzău. Nomenclatura străzilor* (1936), arată că strada Unirii era practic cea mai lungă din oraș (2538 m) și îl străbătea de la nord la sud, de la podul peste râul *Zăgazul Morilor* până în Piața Cazărmilor-Șoseaua Ploiești-București, iar din 1930 această stradă s-a numit timp de peste un deceniu Carol II.[15] După 1978, strada Unirii, aproape în întregime a fost demolată și reconstruită cu blocuri de locuințe și magazine la parter (președinte al Consiliului Popular județean-Vasile Potop).

Cât privește strada Preot N. Mateescu, aceasta se afla destul de aproape de centrul orașului (Piața Daciei), azi strada Gh. Doja, care traversa din strada Episcop Petre Bărbulescu (azi, strada Democrației) în strada Heliade Rădulescu, pe o lungime de 250 metri.[16] Identificarea casei din strada Preot N. Mateescu nr.2 în care a locuit familia Teodor Bădulescu nu s-a realizat, cel mai probabil aceasta a fost demolată, numărul 2 trecând la o clădire construită în anul 1935, cu inițialele G.S. Denumirea Preot. N. Mateescu s-a dat străzii prin Decizia publică nr. 874 din 13 februarie 1913.[16]

Văduv din anul 1927, Teodor Bădulescu s-a mutat în 1938 în casa existentă și astăzi din strada Dimitrie Sturdza nr.26, azi strada Dimitrie Cantemir, același număr, unde a și decedat, cum se spune, la 73 de ani, în 1957. Așa se face că, în 1939, când Mircea T. Bădulescu a devenit elev la Școala de Ofițeri Aviație, în foaia sa matricolă se consemna ultimul domiciliu: Buzău, strada Dimitrie Sturdza nr. 26, precum și locul nașterii: Buzău, strada Preot N. Mateescu nr.2.[17]

Sofia Bădulescu s-a născut în anul 1894 în comuna Lipia, județul Buzău, aflată la circa zece kilometri de orașul Buzău, spre Sărata Monteoru-Mizil. Un document păstrat în arhiva familiei Ion Batiste oferă informații deosebit de valoroase despre Sofia Bădulescu, cu un an înainte de moarte. Este vorba de *„Buletin de Înscriere / la / Biroul Populației* // Anul 1926 // Seria A No.158920 // Privitor pe D. *Bădulescu Sofia* din / Comuna *Buzău* / Județul *Buzău*.”[18] Din conținutul documentului aflăm (p.2; 3): „Numele de familie *Bădulescu T.* / Pronumele de

botez *Sofia* / Porecla- / Etatea *treizeci și doi ani* / Starea civilă *căsătorit* / Profesiunea *casnică* / Locul nașterii: comuna *Lipia* / Județul *Buzău* // Data nașterii: *anul una mie opt sute nouă zeci și patru* / luna-, ziua / Domiciliul: comuna *Buzău*, strada *Petre Bărbulescu*, No-”[19]

Deosebit de importante sunt următoarele două pagini (p.4; 5) ale documentului amintit, întrucât permit compunerea portretului fizic al Sofiei Bădulescu, astfel: „SEMNALMENTELE // Etatea *32 ani* / Statura *mijlocie* / Părul *castaniu* / Fruntea *potrivită* / Sprâncenele *castanii* / Ochii *verzi* / Nasul / Gura *potrivite* / Barba- / Bărbia *ovală* // Fața (forma obrazului) *ovală* / Tenul (culoarea feței) *șaten* / Semene particulare *nu are* / Semnătura declarantului (în caz de neștiință de carte impresiunea degetului mare de la mâna dreaptă) (s-a aplicat-n.n.) // Semnătura șefului biroului populației // Locul sigiliului: *Poliția Orașului Buzău / Biroul Populației* (cu majuscule, înconjurând sigiliul de stat-n.n.).”[20] Pentru ca pagina 6, intitulată „Pagina rezervată pentru fotografie”, să conțină fotografia în sepia a Sofiei Bădulescu (5x6 cm). Un chip frumos exprimând blândețe și demnitate/mândrie. Avea și de ce, întrucât născuse patru copii, trei băieți, la rând, ceea ce pentru o mamă echivalează un blazon de noblețe, precum și o fată; se simțea împlinită. Doar rictusul din colțurile gurii, asociat cu privirea ușor visătoare, trăda o suferință/maladie profundă. De fapt, în anul următor, 1927, a decedat, presupunem spre sfârșitul anului, fără a fi cunoscută de noi cauza morții sale. Cel mai probabil: tuberculoză, ca și băiatul cel mare, Virgil, mort la 12 iunie 1936, în vârstă de 22 ani.

Precizăm că documentul amintit, *Buletinul de Înscriere la Biroul Populației* mai conține, lipită de coperta a doua, chitanța nr. 5961, anul 1926, luna iulie 22, cu antetul Primăria Urbei Buzău prin care se arată că „s-a primit de la D. Bădulescu Sofia, P. Bărbulescu-” suma de „10 lei”, sub semnătura (aceeași ca în Buletin) a comisarului șef de la Biroul Central de Populație. Prezența acestui document (Buletinul plus chitanța) anulează erorile de pe piatra de mormânt cu privire la anul nașterii, 1892, și anul morții, 1925, al Sofiei Bădulescu.

Pe parcursul a doar șase ani, în perioada 1914-1920, soții Teodor și Sofia Bădulescu au dat viață la patru copii, astfel: *Virgil*, născut la 11 ianuarie 1914 (duminică), act de naștere nr.30 din 11 ianuarie 1914, acasă, cu moașă, str. Unirii nr.8, Buzău; *Alexandru*, născut la 15 aprilie 1915 (joi), act de naștere nr.347 din 15 aprilie 1915, acasă, cu moașă, str. Unirii nr.8, Buzău; *Mircea*, născut la 1 noiembrie 1917 (joi), act de naștere nr.553 din 2 noiembrie 1917, acasă, cu moașă, str. Petre

Bărbulescu nr.- (Preot N. Mateescu nr.2), Buzău; *Maria*, născută la 13 iunie 1920 (duminică), act de naștere nr.422 din 15 iunie 1920, acasă, cu moașă, str. Petre Bărbulescu nr.48 (Preot N. Mateescu nr.2), Buzău.[21]

Cum va fi arătat casa soților Teodor și Sofia Bădulescu îmbucurată de trei băieți, veniți pe lume unul după altul la scurte intervale de timp, urmați apoi de o fată, este greu de imaginat, în lipsa totală a informațiilor. Cert este că băieții au urmat clasele primare la Școala primară de băieți nr.2, aflată în apropiere de casa părintească din strada Preot N. Mateescu nr.2, în bulevardul Ion C. Brătianu, iar Maria la Școala primară de fete nr.3, care funcționa într-o aripă a aceleeași clădiri cu Școala primară de băieți nr.2, astfel: *Virgil*, patru clase primare, în anii 1921-1925; *Alexandru*, cinci clase primare, în anii 1922-1927; *Mircea*, cinci clase primare, în anii 1924-1928 și 1929-1930; *Maria*, cinci clase primare, în anii 1927-1933, întrucât a repetat clasa a III-a, date fiind condițiile după moartea mamei.[22] Se poate observa lesne că începând cu anul școlar 1927-1928, Teodor Bădulescu a purtat la școală simultan patru copii: *Virgil* era în clasa a III-a, cursul inferior la Liceul de băieți „B.P. Hasdeu"; *Alexandru*, tocmai terminase clasa a V-a primară și s-a înscris la Școala de meserii, secția tâmplărie; *Mircea* era în clasa a IV-a primară; *Maria* a intrat în clasa I-a primară.

Este cu totul impresionant efortul pe care l-au făcut soții Teodor și Sofia Bădulescu pentru a asigura copiilor lor o pregătire școlară cât mai înaltă, asta în condițiile în care Sofia Bădulescu era neștiutoare de carte, iar Teodor Bădulescu, după grafia semnăturii, avea carte puțină, probabil doar patru clase primare, fără să fi urmat Școala de meserii, secția croitorie. Faptul acesta, că Sofia Bădulescu era neștiutoare de carte și Teodor Bădulescu avea carte puțină nu trebuie să ne mire, astăzi, sau să îl considerăm neonorant, întrucât la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea majoritatea românilor din mediu rural, precum și categoriile sociale mai modeste din mediul urban erau fără știință de carte sau cu carte puțină. Abia pe măsura înaintării în secolul al XX-lea această situație grea de subdezvoltare s-a ameliorat simțitor în arealul românesc. Meritul soților Teodor și Sofia Bădulescu sporește considerabil, în aprecierea noastră, în raport cu realitatea dură pe care în copilăria și adolescența lor au trăit-o. Dar copiii lor au fost minunați, și au răsplătit mult efortul depus, dincolo de situația extrem de grea și bulversantă după moartea mamei lor Sofia Bădulescu în (toamna) anului 1927.

În 1927, toamna, Teodor Bădulescu avea 43 de ani, Virgil 13 ani, Alexandru 12 ani, Mircea 10 ani, Maria 7 ani. Teodor Bădulescu nu s-a mai recăsătorit. Bucuria căminului său s-a risipit după nici cincisprezece ani de viață toți împreună. S-a spus despre el că, prin anii războiului și mai ales după aceștia, era un om ursuz, chiar respingător, în sensul că refuza conversația, explicațiile, își vizita rar copiii ajunși fiecare la casele lor.[23] Nu numai moartea soției sale l-a înăsprit, ci și moartea băiatului cel mare, în 12 iunie 1936.

Apoi Maria, la 18 ani, în 1938, s-a măritat cu Ion Batiste, italian de origine, băiat admirabil, plăcut și inteligent, cu care deja concepuse un copil, pe Stelian, mort la patru ani, în 1942. Cine știe care vor fi fost, tot în 1938, motivele pentru care și-a vândut „cele două rânduri de case" pe care le-a avut în strada Unirii nr.8 și în strada Preot N. Mateescu nr.2 și s-a mutat într-o casă extrem de sărăcăcioasă, cea din strada Dimitrie Sturdza nr.26. Cine i-a reținut frământările și i-a consemnat gândurile, văduv, vreme de patruzeci de ani? Nimeni. El a întemeiat un neam, a lăsat în urmă copii, nepoți și strănepoți, și iată, neamul nu s-a stins, ba este în plină vigoare.[24] Oare acest fapt este puțin?! Un fir de lumânare aprinsă pentru amintirea lui...La fel și pentru soția sa Sofia. Odihnească-se în pace!

3. Anii copilăriei. Școala primară

Virgil, fratele mai mare, a consituit pentru ceilalți frați, mai ales pentru Mircea, un înainte-mergător, un exemplu de urmat. Se pare că între cei doi frați exista și o afinitate specială, semănau nu numai fizic, dar și ca fire, ca sensibilitate, ca mod de a fi și a se comporta. În ceea ce îl privește pe Mircea, acesta semăna, ca fizionomie, cu mama sa. Aceeași acardă a sprâncenelor. Aceeași culoare a feței și a ochilor (verzi la mama sa, albaștri-verzui la Mircea). Aceeași tăietură a buzelor și deschidere a nărilor nasului. La fel, bărbia ovală, pomeții obrajilor, statura mijlocie. În chip firesc, Alexandru și cu Maria aduceau, ca fizionomie, mai mult cu tatăl, care va fi fost brunet, mai corpolent.

Din puținele mărturii ajunse până la noi despre Virgil, rezultă că acesta realiza bune performanțe școlare. În clasa a IV-a primară (anul școlar 1924-1925) a primit premiul al III-lea pe clasă la Școala primară de băieți nr.2 Buzău, unde învăța, după cum s-a mai arătat.[25] De reținut, în acea vreme, și clasa școlarilor era una singură și cele trei premii care se acordau (numai premii!) erau unice. Iar în anii de liceu

(1925-1932) a promovat toți anii fără corigențe la examenele de la finele anilor școlari.[26] Mai mult, desena frumos, cu talent deosebit. Se pare că acest dar de la Dumnezeu l-a făcut celebru în liceu și chiar în oraș, întrucât desenele sale au trecut peste hotare, la Paris.[27] Singura dovadă ajunsă până la noi în acest sens este fotografia mamei sale din amintitul *Buletin de Înscriere la Biroul Populației*, care prezintă un fin caroiaj în creion (3x3 mm), numerotat lateral stânga și executat profesionist (cu axul vertical pe simetria rădăcinii nasului și tot în acest loc axa orizontală ș.a.m.d.). Nu încape nici o îndoială că Virgil a executat, pe acest caroiaj, portretul mamei sale în creion sau în cărbune, eventual în tuș sau acuarelă, mijloacele tehnice la îndemâna oricărui licean. Și Mircea desena, mai ales caricaturi, ale colegilor și camarazilor săi. Fostul adjutant aviator Nicolae Stan își amintește de „o pânză albă mare, aproape cât un cearceaf", la Karankut sau Bagherovo, în Crimeea, desenată de sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, unde camarazii săi de front erau „pictați" în felurite poziții „cât mai hazoase."[28] Notele mari la desen obținute de Mircea atât în școala primară, cât și în liceu confirmă această predispoziție.

Trăia mama sa Sofia, când, în toamna anului 1924, Mircea a fost înscris în clasa întâia primară la Școala primară de băieți nr.2 din Buzău în data de 15 septembrie, pe baza „act de bunăvoie", cum scrie în *Matricula no.23* pe anul școlar 1924-1925, completată și semnată de directorul școlii, institutor N. Movileanu (care va fi director și în următorii doi ani școlari).[29] Institutoarea la clasa întâi era Eugenia Nicu, iar clasa cuprindea 38 elevi cu Bădulescu T. Mircea al treilea la catalog: Adam N. Ioan, Apostol C. Zamfir, **Bădulescu T. Mircea,** Barbu I. Gheorghe, Boiangiu N. Petre, Caloian A. Mircea, Castaldo V. Vasile, Chițu I. Vasile, Cruțescu N. Trotuș, Dojan I. Gheorghe ș.a.m.d.[30]

Faptul cel mai frapant era că toți copiii proveneau din familii modeste, catalogul clasei incluzând și profesiunea părinților: precupeț, grădinar, croitor (tatăl lui Mircea T. Bădulescu), cojocar, grădinar, sârboaică (?), zidar, grădinar, militar (tatăl elevului Cruțescu), pescar ș.a.m.d.; circumscripția școlară unde funcționa Școala primară de băieți nr.2 cuprindea cartierul din partea de nord a orașului. În pofida acestui fapt, rezultatele școlare ale multor copii erau mulțumitoare, ale altora nu, numărul repetenților sporind, de regulă după primele două clase primare. După clasa a IV-a, mulți dintre copii își scoteau certificate școlare, fie pentru a intra ucenici pe la diverși intreprinzători par-

ticulari din oraș, fie pentru a urma Școala de meserii, cu diferite trepte de calificare și profesii.

Elevul Mircea T. Bădulescu o promovat clasa întâia cu media opt și șase sutimi, parcurgând, timp de trei trimestre, următoarele obiecte de studiu: *Limba română*, care includea citirea (media 7), exerciții de memorie și liberă reproducere (media 8), exerciții de inițiere (media 7), cu media 7,33; *Matematicile*, cu media 8; *Celelalte cunoștințe* (religia-media 8, istoria-, geografia-, științele fizico-naturale-) cu media 8, *Dexterități* (caligrafia-media 8, desenul-media 8, cântul-media 8, exerciții corporale și jocuri gimnastice-media 8); *Purtarea*-media 10; *Frecvența*-media 10.[31]

Și în clasa a doua (anul școlar 1925-1926) elevul Mircea T. Bădulescu a avut aceeși institutoare, Eugenia Nicu, despre care, din păcate, nu deținem nici un fel de informație ca persoană fizică sau activitate profesională. Media generală de promovare a clasei a doua de către elevul Mircea T. Bădulescu a fost de 7 și 58 sutimi[32], iar cea de promovare a clasei a treia (în anul școlar 1926-1927) a fost de 7 și 63 sutimi[33], performanțe școlare care îl situează între elevii buni ai clasei sale.

Și în anul școlar 1927-1928 (clasa a patra) elevul Mircea T. Bădulescu a obținut o medie generală ridicată la obiectele de învățământ (16, cu purtarea și frecvența) de 7 și 95 sutimi[34]. Numai că în acest an școlar, catalogul și foaia matricolă consemnează: nota 7 la purtare pe trimestrul trei (aprilie, mai, iunie), după nota 10 pe trimestrele anterioare, precum și un total de 12 absențe din care 9 nemotivate, ceea ce a dus la cotarea frecvenței cu nota 9. Mai mult actele școlare arată că la 19 iunie 1928 elevului Mircea T. Bădulescu (evident, la solicitarea tatălui său-cererea scrisă nu a fost depistată în arhiva școlii) i s-a eliberat certificatul școlar nr.119 din respectiva dată, director al școlii fiind institutorul Ștefan Popescu.[35]

Această situație o punem pe seama bolii și morții mamei sale, care a bulversat, în chip firesc, activitatea și comportarea celorlalți membrii ai familiei. Este posibil să se fi adăugat și condițiile grele de trai, care prevesteau criza din anii 1929-1933. Drept urmare, cauza retragerii elevului Mircea T. Bădulescu de la școală și ce anume a făcut acesta în anul 1928-1929 rămân neprecizate. Într-un document autobiografic datat 19 aprilie 1951, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu consemnează, la rubrica „22. Întreprinderile sau instituțiile în care a lucrat înainte de a veni în armată", următoarea precizare: „De la *Aug.1929* /

Până la *Dec.1929* / Funcția *ucenic la tipografie* / *Tipografia Luca Oprescu Buzău."*[36]. Este posibil ca respeciva activitate de ucenic să fi fost în perioada august 1928-decembrie 1928 sau în cazurile: decembrie 1928-august 1929, august 1928-august 1929, întrucât documentele școlare din anul de învățământ 1929-1930 îl menționează urmând clasa a cincea primară, cu toate cele trei trimestre frecventate și media generală finală de 8 și 8 sutimi, dar în schimb cu notele la purtare de 9, 7 și 6, cu 8 absențe nemotivate, ceea ce atestă unele acțiuni de independență și libertinaj ale adolescentului Mircea T. Bădulescu, drastic sancționate de institutorul clasei a cincea Ștefan Popescu.[37] Acesta, între altele, a înaintat direcțiunii Școlii primare de băieți nr.2 (director: institutor N. Movileanu) următorul document școlar:

„Situația la finele an șc. 1929-30.

Casa V-a

a) Promovați		*b) Repetenți*
1. Neagu A. Ion	8,24	10. Chițu Vasile
2. Bădulescu Mircea	**8,08**	11. Ionescu Andre
3. Moise R. Eugen	7,68	12. Oprescu Const.
4. Mocanu Dumitru	7,55	
5. Ionescu Victor	7,43	Institutorul clasei
6. Imagaciu Paul	6,05	(s.s.) Ștefan Popescu"[38]
7. Segal Sigmund	5,70	
8. Niculescu Vicențiu	5,63	
9. Satir D. Const.	5,52	

Spre a ne da seama de numărul destul de mare al elevilor (băieți) existenți în școală în acel an școlar, un document „Situația generală / pe anul 1929-1930 / al școalei urbane de băieți nr.2 / cu limba de predare limba română"[39] este cât se poate de edificator și pe care îl prezentăm în tabelul alăturat.

a) Situația la finele anului 1929/30:

Clasele	I	II	III	IV	V	Total
Elevi	63	61	45	29	12	210
Promovați	54	51	32	26	9	172
Repetenți	1	6	11	1	3	22
Alte situații*)	8	4	2	2	-	16

*) retrași, eliminați, morți

b) Situația elevilor pe naționalități:

Clasele	I	II	III	IV	V	Total
	63	61	45	29	12	210
Români	63	62	44	26	11	204
Evrei	-	-	-	3	1	4
Armeni	-	1	1	-	-	2

c) Personalul didactic:

5 bărbați (5 români)

Institutori: - Gradul I = 4

- Gradul II = 1

Numărul sălilor de clasă: 4

Biblioteca = 50 volume (românești, originale).

Din actele școlare rezultă că cei patru institutori (învățători) erau: N. Movileanu, Z. Săndulescu, F. Constantinescu, Șt. Popescu. La fel, este de menționat că pe toată durata anilor școlari adresa elevului Mircea T. Bădulescu a fost aceeași, consemnată în catalogul claselor: Buzău, str. Preot N. Mateescu nr.2.

Cu adeverința nr.146 din 19 iunie 1930, semnată de directorul institutor N. Movileanu, elevul Mircea T. Bădulescu a depus concurs de admitere la Liceul „Al. Hasdeu" din Buzău, fiind declarat admis și înscris în clasa I-a, cursul inferior, în anul școlar 1930-1931.[40]

4. Adolescența. Ultimii ani de liceu

Cei opt ani de liceu (1930-1938) au fost pentru elevul Mircea T. Bădulescu, ca de altfel pentru oricare coleg licean, o etapă distinctă de activitate școlară și de maturizare a comportamentului, pe măsura trecerii anilor și ieșirea din adolescență. La 1 noiembrie 1930 împlinise 13 ani, pentru ca la terminarea liceului și susținerea bacalaureatului în vara anului 1938 să fie deja de aproape 21 de ani! „Nici o vârstă nu e mai puțin metafizică decât maturitatea-afirmă filosoful Vasile Băncilă. În privința aceasta chiar și bătrânețea o întrece. Iar copilăria e mult superioară. Și adolescența e apogeul."[41] Pentru a argumenta, între altele: „Adolescentul suferă că nu-și poate limpezi unele probleme generale și atunci când aceasta i se dă, mai ales de către un om în care are încredere, ce lumină subtilă îi apare pe față și cum privește cu o recunoștință ce uită complet de sine, uneori aproape cu misticism!"[42]

Faptul că Mircea T. Bădulescu a promovat, fără corigențe, toți cei opt ani de liceu, atestă o înțelegere matură a responsabilităților sale

școlare. „Mircea alias Gicu -afirmă colegul său de clasă și prieten apropiat Carol Anastasescu- era totdeauna mai bun la învățătură ca mine, incomparabil mai bun, fără corigențe, cu judecată matură, profundă, serioasă. Dar să știți că nu era posac, ba chiar era o fire veselă, cu poante la orice împrejurare; te sficșuia cu ironia lui dacă îl călcai pe bombeu, cum se zice. Știam că e orfan de mamă, apoi că a murit fratele său mai mare, nu știu cum îl chema (Virgil-n.n.), la care ținea foarte mult. În recreația mare, de cele mai multe ori mâncam mâncarea mea împreună."[43]

Noi credem, cum s-a mai arătat, că, la început, până în 1936, cel în care a avut încredere și pe care l-a urmat a fost fratele său mai mare, Virgil. Apoi au urmat dascălii săi din liceu, personalități marcante ale învățământului liceal buzoian, între care dirigintele său din ultimii doi ani de liceu, profesorul de istorie Dimitrie Gh. Ionescu (1900-1982), om tânăr, energic, deosebit de cult, dar și deosebit de sever.[44] De fapt, atmosfera școlară în Liceul „B.P. Hasdeu" excela prin severitate și ordine aproape cazonă. Toți profesorii erau numai bărbați și, în mod firesc, se manifestau aspru, cum, de altfel, liceenilor nu le displăcea, se simțeau, la rându-le, bărbați, mai ales cei din cursul superior.

Precizăm că Virgil T. Bădulescu a absolvit clasa a șaptea de liceu în anul 1932 și a susținut examenul de bacalaureat în sesiunea din iunie acel an, întrucât a funcționat în baza reformei învățământului din mai 1928 care prevedea un liceu unitar de șapte ani, cu două cicluri (cursuri)-primii patru ani, ciclul inferior; următorii trei ani, ciclul superior, iar absolvenții cu șapte clase aveau să urmeze la facultate „un an preparator".[45] Prin Legea învățământului din 1934 s-a revenit la liceul cu opt clase, „câte două cicluri de 4 ani", cu examen de admitere în ciclul (cursul) superior.[46]

Rezultă că Mircea T. Bădulescu a fost coleg de liceu cu fratele său Virgil timp de doi ani, 1930-1932, ceea ce, credem noi, a fost deosebit de benefic pentru el, în sensul că avea un spijin, un ajutor, un exemplu de urmat. Se pare că din 1932 până în 1936 Virgil a urmat anul preparator și trei ani la Facultatea de Drept din București.[47] Moartea, la 22 de ani împliniți, l-a surprins în plină afirmare. Nu putem să nu ne imaginăm durerea resimțită de Mircea T. Bădulescu, care avea deja 18 ani, la moartea fratelui său Virgil. Faptul cel mai surprinzător este că, peste ani, nu amintea nici de fratele său, nici de mama sa, soției.[48] Va fi luat, probabil, totul ca atare, îndârjindu-se tot mai mult în sinea sa, iar, de la caz la caz, afișa un chip vesel, cu ironie sficșuitoare. Nota

de zeflemea, ironică, păstrată de-a lungul anilor, până la moartea năprasnică va fi fost, desigur, mai întâi, reacția la frustrare, apoi-de ce nu?-un fel de a fi în forul său interior.[49]

Examenul de admitere la liceu a constat din probe scrise și orale la limba română și la matematică. Reușiți: peste 120 elevi, repartizați în două clase a întâia (de liceu), A și B. Elevii proveneau de la cele cinci școli primare din oraș, dar mai ales de la școlile primare aflate pe raza județului Buzău. Cert este că pe parcursul anilor numărul elevilor rămași în liceu a scăzut simțitor, aproape la jumătate, aceasta din variate cauze: exigențele școlare tot mai ridicate, cu număr mare de repetenți pe anul școlar, situație menținută chiar și în ultima clasă de liceu, a opta, după cum se va arăta; retrași pe motive de boală, de mutare la liceele din alte orașe sau din lipsa condițiilor materiale (financiare) pentru menținerea în internatul liceului ș.a.m.d.[50] Spre edificare, situația numerică a elevilor clasei în care a funcționat Mircea T. Bădulescu, pe ani școlari, se prezintă ca în tabelul alăturat.[51]

An școlar	Clasa	Nr. elevi	Observații
1930-1931	I A	60	Ciclul (cursul) inferior, cu examen de admitere în cursul superior.
1931-1932	II A	51	
1932-1933	III A	50	
1933-1934	IV A	44	
1934-1935	V A	36	În ultimii doi ani de liceu: secția literară-A; secția științifică-B.
1935-1936	VI A	27	
1936-1937	VII B	40	
1937-1938	VIII B	33	

Din numărul de 60 elevi admiși în clasa întâia A de liceu, la Liceul „B.P. Hasdeu" din Buzău, în anul școlar 1930-1931, au ajuns în clasa a opta B Științifică (total 33 elevi) doar 5 elevi, astfel: **Bădulescu T. Mircea**, Belciu Constantin, Constantinescu Corneliu, Cotigă I. Dumitru, Nuțu I. Gheorghe, iar în clasa a opta A Literară (total 9 elevi) doar 3 elevi astfel: Lupescu I. Ionel, Rosenstein Emanuil, Stancu P. Ioan. Ceilalți elevi din clasa a opta B Științifică au provenit din clasa întâia B de liceu, precum elevi Anastasescu St. Carol, Pasăre A. Dumitru ș.a. Lor li s-au adăugat elevi de la alte licee reușiți la examenul de admitere în clasa a V-a, elevi transferați, foști repetenți etc.[52]

Dăm mai jos catalogul celor 36 elevi din clasa a V-a A care au reușit la examenul de admitere în cursul superior de liceu la liceul „B.P. Hasdeu" din orașul Buzău, în anul școlar 1934-1395, astfel:

1. Bădulescu T. Mircea	19. Nicolau L. Laurian
2. Belciu T. C-tin	20. Nuțu I. Gheorghe
3. Constantinescu P. Corneliu	21. Pasăre A. Dumitru
4. Cotigă I. Dumitru	22. Pârvu V. Teodor
5. Cursaru Gh. Dumitru	23. Porfireanu Gh. Costache
6. Danciu St. Nicu	24. Simion I. Nicolae
7. Filipescu D. Gheorghe	25. Simionescu C. Nicolae
8. Ghizea I. Mircea	26. Stancu P. Ioan
9. Ionescu N. Nicolae	27. Stănescu Gh. Alexandru
10. Lupescu I. Solomon	28. Schwartz I. Iancu
11. Marcovici I. Mihail	29. Ștefănescu P. Gheorghe
12. Marinescu Gh. Dan	30. Rosenstein M. Emanuil
13. Mihalașcu P. Gheorghe	31. Tengher I. Ovidiu
14. Militaru Gh. C-tin	32. Tomescu N. Daniel
15. Marinescu D. Titus	33. Vasile Gh. Iordache
16. Moise R. Ștefan	34. Vasilescu V. Vasile
17. Neagu C. Radu	35. Radu V. Ioan
18. Nenciu C. Dumitru	36. Tomescu M. Ștefan.[53]

Se poate observa cum colegii de clasă Bădulescu T. Mircea, Belciu T. Constantin, Constantinescu P. Corneliu, Cotigă I. Dumitru, Nuțu I. Gheorghe au rămas nedespărțiți (în aceeași clasă) pe toată durata anilor de liceu, evident printr-un hazard al împrejurărilor. Selecționarea elevilor pentru ultimele două clase de liceu s-a făcut după opțiuni, dar și (mai ales) după aptitudini, obiectele de studiu Matematica, Fizica, Chimia, acestea din urmă denumite Științe fizico-chimice, dispuneau de un număr sporit de ore la clasă săptămânal (cinci la matematică, trei la fizico-chimice), dar și de exigența, pe drept, a profesorilor la respectivele obiecte de studiu. Așa se face că, de regulă, la aceste obiecte de studiu notele și mediile cantonau între cinci și șapte. Profesorul de matematică Alexandru Stancu (1886-1965), un renumit dascăl al Liceului „B.P. Hasdeu", titular al catedrei de matematică de la 1 septembrie 1920 și director al liceului în mai mulți ani (1922-1926; 1931; 1933-1938) afirma răspicat: „Cine vrea să ajungă om în viață, să învețe matematică."[54] În pofida exigențelor sale (notele de „Cinci" și „Patru", „Trei" și „Două", scrise astfel în catalog, erau în dreptul fiecărui elev), liceenii îl prețuiau foarte pentru sinceritatea sa, pentru spiritul său de dreptate. „Nu era un om rău, de departe așa ceva! Preda excelent, învățai lecția din clasă, demonstrația, modul de a gândi în spiritul matematicilor-simplu, corect, sobru. El însuși era un om riguros, scria

pe tablă tot ce demonstra. Când vorbea, nici o vorbă în plus, nici o vorbă în minus. L-am avut diriginte în primii ani de liceu (1931-1933-n.n.), apoi a fost director și profesor. O somitate. Nu știam că a trăit așa de mult și după război (până în 1965-n.n.)."[55]

Mai stăruim asupra exigențelor din cadrul liceului de băieți „B.P. Hasdeu" din Buzău în anii dintre cele două războiaie mondiale al secolului al XX-lea. Vom spune că exigențele amintite erau specifice liceelor, mai ales de băieți, din acea perioadă istorică, dar și după război, până la pensionarea vechiului corp de cadre didactice. „Nu ne plăcea, este drept, să fim monitorizați permanent, dar, la urma urmei, am fost mândri că ne-am obișnuit cu disciplina severă, aproape cazonă, cu asprimile vieții. În rest, viața zburda în noi ca la orice adolescent."[56]

În catalogul clasei a VIII-a B al Liceului „B.P. Hasdeu" pe anul școlar 1937-1938, în cuprinsul unor rubrici specifice, în dreptul rândului consacrat fiecărui elev, aflăm o mulțime de notări ale profesorilor, dar mai ales ale dirigintelui Dimitrie Gh. Ionescu, privitoare la comportamentul diurn al liceenilor, dar și de altă natură, astfel:

„1. Alexandru I. Alecu

-Corigent Mat., Fizică (cl. VII B).

-Situația în sept. 1937: promovat.

-Purtare: 9/trim.I (12 abs. nemotiv.). Eliminat pe 5 zile pt. port nereglementar de uniformă (25-30 oct. 1937).

-Purtare: 8/trim.II (foarte obraznic; 12 abs. nemotiv.).

2. Anastasescu St. Carol

-Corigent Franc., Mat. (cl. VII B).

-Situația în sept. 1937: promovat.

-Purtare: 6/trim.I (20 abs. nemotiv). Eliminat pe 5 zile pt. port nereglementar de uniformă (19-24 oct. 1937).

-Eliminat pe timp de 7 zile (12-19 ian. 1938) pt. nesocotirea dispozițiunilor școlare.

-Exmatriculat, azi 01.II.938.

-Reînscris, azi 03.II.938.

-Purtare: 6/trim.II.

3. Bădulescu T. Mircea

-Situația în iunie 1937: promovat.

-Situația în sept. 1937:-

-Purtare: 9/trim.I (15 abs. nemotiv.). Eliminat pe 3 zile (17-20 oct. 1937) pt. abateri de la Reg. școlar.

-Purtare: 8/trim.II (3 abs. nemotiv.).

-Adresa: Pr. N. Mateescu nr.2.“[57]

Suita unor astfel de remarci, mai mult sau mai puțin telegrafice, ar putea continua. Ele sunt marcante fără a fi însă definitorii. Rămâne pregătirea temeinică asigurată elevilor pe durata celor opt ani de studiu (chiar dacă notele și mai ales mediile sunt mici) de către dascăli de mare valoare, pedagogi desăvâșiți, care au creat, pe merit, faima Liceului „B.P. Hasdeu“ din Buzău.

Din nou despre profesorul de istorie Dimitrie Gh. Ionescu, dirigintele clasei a VIII-a B Științifică: „Era chintesența apostolului, a educatorului prin exelență, a psihologului care știa să-și stăpânească auditoriul, recte (respectiv-n.n.) elevii, prin elocință, prin organizarea discuțiilor, prin prestanță. De statură înaltă (peste 1,80 m), deși în vârstă (în 1938 era de 38 ani, ceea ce în ochii liceenilor părea în vârstă-n.n.) nu avea tendința de a fi (cuvânt neinteligibil-n.n.), cu o voce domoală, chiar lină, dar pătrunzătoare, cu o plimbare lentă prin clasă când explica, plecai cu lecția învățată odată cu predarea ei. Pot spune că a fost unul din factorii cheie care mi-au sădit în suflet dragostea de Neam și Țară. Nu i-am împărtășit niciodată crezul său politic (legionar-n.n.).“[58]

La fel vor fi fost și alți profesori asupra cărora, din păcate, nu dispunem de mărturiile, chiar și idealizante ale foștilor elevi. Nominalizăm câțiva dintre aceștia, profesori titulari, pe baza unui *Tabel cu repartiția orelor pe anul școlar 1937-1938*, unde sunt menționați pentru clasa a VIII-a B Științifică: *Preot I. Vasilescu*-Religia (Această disciplină s-a predat în toți anii de liceu în limita a una oră săptămânal); *Constantin Tomulescu*-Româna, 3 ore pe săptămână; *Ioachim Botez*-Franceza (La limba franceză, clasa paralelă, a VIII-a A Literară, în limita tot a două ore săptămânal preda Daniel Cluzel, membru al misiunii Universitare Franceze); *Ioan Renovici*-Germana, 3 ore pe săptămână; *Dimitrie Gh. Ionescu*-Istoria, 2 ore pe săptămână, plus 1 oră Educație morală (dirigenția, azi); *Cristea Teodor*-Geografia, 1 oră pe săptămână, Drept-1 oră pe săptămână; *Ioan A. Teodoru*-Filosofia, 2 ore pe săptămână; *Alexandru E. Stancu*-Matematica, 5 ore pe săptămână; *N. Baciu*-Fizico-chimice, 3 ore pe săptămână, plus 1 oră laborator; *P. S. Moisescu*-Naturale, 2 ore pe săptămână, plus 1 oră muzeu; *Mihail Rădulescu*-Desen, 1 oră pe săptămână (În primii doi ani de liceu acesta preda, în limita a două ore săptămânal, Caligrafia, ceea ce explică, în mare parte, acuratețea grafiei hasdeenilor buzoieni din anii cercetați de noi).[59]

Ultimii patru ani de liceu au fost pentru elevul Mircea T. Bădulescu o perioadă rodnică, urmare a efortului școlar prestat, în pofida unor absențe mai mult sau mai puțin motivate (se absenta, de regulă, atunci când temele nu erau pregătite din varii motive). A reușit la examenul de admitere în clasa a V-a de liceu, sesiunea septembrie 1934, cu media șapte și zece sutimi, ceea ce era un rezultat bun. [60]

Dacă în primii patru ani de liceu (1930-1934) examenele la sfârșit de an erau doar orale (în afara lucrărilor scrise/teze trimestriale) și la puține materii, cel mult trei (limba română, matematica, limba franceză), în anii superiori de liceu examenele anuale erau și scrise și orale la limba română, matematică, limba franceză, limba latină și orale la celelalte materii din programa școlară. Pe clase de școralizare, situația, în acest sens, pentru elevul Mircea T. Bădulescu se prezenta ca în tabelul alăturat.[61]

Note la examene	**cl. V-a**			**cl. VI-a**			**cl. VII-a**			**cl. VIII-a**		
Obiectele	**S**	**O**	**M**	**S**	**O**	**M**	**S**	**O**	**M**	**S**	**O**	**M**
Limba română	6	5	5,50	7	6	6,50	7	7	7,00	4	6	5,00
Limba latină	4	7	5,50	5	6	5,50	-	-	-	-	-	-
Limba franceză	6	6	6,00	6	6	6,00	6	5	5,50	5	4	4,50
Limba germană		8			5			5			-	
Istoria		8			7			6			4	
Geografia		7			7			7			7	
Filosofia.Sociologia		-			5			5			-	
Matematica	7	6	6,50	4	7	5,50	6	6	6,00	4	6	5,50
Fizico-Chimice		4			6			5			6	
Științele naturale		5			8			9			-	

NOTĂ: S= examen scris; O= examen oral; M= media la examen, care se însuma cu media anuală (rezultată din notele trimestriale ale anului școlar) și rezultă media totală (finală, pe an, cu sutimi).

Este lesne de sesizat numărul mare de examene anuale, aproape la toate obiectele din programa școlară, mai puțin la Religie, Muzică, Desen, Gimnastică, ceea ce însemna un efort școlar important, chiar dacă notele la examen erau relativ mici. Comparând rezultatele școlare anuale ale elevului Mircea T. Bădulescu cu acelea ale colegilor săi de clasă se poate cloncluziona, fără exagerare, că erau bune, chiar meritorii, întrucât a promovat toți anii școlari fără corigențe și în sesiunea din iunie a fiecărui an școlar. Spre exemplu, la sfârșitul anului șco-

Iar 1936-1937, din totalul de 33 elevi ai clasei a VII-a B Științifică, doar 17 elevi au promovat fără corigențe sesiunea din iunie 1937, între care Bădulescu T. Mircea, Belciu T. Constantin, Cotigă I. Dumitru, Cursaru Gh. Dumitru, Nuțu Gheorghe ș.a.[62] „Obligațiile școlare erau atât de mari, încât abia de mai aveam timp liber pentru noi, pentru o plimbare sau un film. E drept că pentru filme, liceul dispunea de cinematograf propriu, cu cel puțin un film pe săptămână, gratis, vizionarea filmelor la cinematografele din oraș fiind permisă doar cu părinții. Plimbările pe bulevardul Brătianu sau în Crâng erau interzise după orele 20.00, din câte îmi amintesc. Ce mai, era severitate și restricție deosebită. Dar numai așa ne-am învățat să respectăm munca și ordinea socială. Pot spune că în afară de părinți, rolul școlii, recte al liceului, a fost covârșitor pentru formarea noastră ca oameni cu comportament social demn, în respectul față de ceilalți. Asta nu înseamnă că unii dintre colegii de liceu nu fumau pe ascuns sau, fără uniformă, dădeau raite prin oraș, prin Crâng, unde era răcoare, aer curat și puteai visa în voie. În ceea ce mă privește, cum locuiam în cartierul C.F.R., tatăl meu fiind mecanic de locomotivă, îmi cheltuiam energia jucând cu alți copii din cartier mingea din cârpă la marginea aerodromului până cădeam frânți de oboseală și lihniți de foame. De fapt, acolo, pe aerodrom, mai ales după ce am văzut evoluțiile acrobatice unice ale „Dracilor Roșii" (Mihail Pantazi, Max Manolescu și Petre Ivanovici), prin anii 1934-1936, nu țin minte cu exactitate anul, dar i-am văzut de mai multe ori, s-a iscat în mine dorința aprigă de a ajunge și eu aviator. Și, iată, am ajuns, mulțumesc lui Dumnezeu, scăpat din iureșul războiului, cu un an în lagărul german, după 23 august 1944, și așa mai departe, cu deja optzeci de ani în urma mea."[63]

Dacă în clasa a VII-a B Științifică situația la învățătură a elevilor a fost deja arătată (17 promovați fără corigențe din 33 elevi), în ultima clasă de liceu, a VIII-a B Științifică, în iunie 1938, tabloul clasei se prezenta astfel: 19 promovați, 8 corigenți (cu câte două corigențe, din care una la matematică), 4 repetenți (din care 3 eliminați), 2 retrași, total 33 elevi.[64] Printre cei prmovați, în ordinea din catalog: **Bădulescu T. Mircea**, Belciu Constantin, Cocora Octavian, Cotigă Dumitru, Cursaru Dumitru, Nuțu Gheorghe, Pasăre Dumitru ș.a. La clasa paralelă, clasa a VII-a Literară, din cei nouă elevi ai clasei doar unul singul a rămas corigent în urma examenelor de sfârșit de an din iunie 1938.[65]

Situația matricolă a elevului Bădulescu T. Mircea în clasele cursului superior liceal se prezenta în iunie 1938 ca în tabelul alăturat.[66]

Anul școlar **Obiecte de studii**	**1934-35** **cl. V A**	**1935-36** **cl. VI A**	**1936-37** **cl. VII B**	**1937-38** **cl. VIII B**
Religia	8,00	8,00	7,33	8,33
Limba română	6,08	6,75	7,33	5,16
Limba latină	5,75	5,25	5,00	-
Limba franceză	6,00	5,50	5,25	5,25
Limba germană	8,00	5,00	5,00	6,00
Istoria	8,00	7,33	6.34	5,33
Filosofia	-	5,50	5,67	6,33
Dreptul	-	-	6,67	6,33
Geografia	7,17	7,33	7,00	7,33
Matematici	6,42	6,08	6,17	5,00
Șt. fizico-chimice	5,17	6,17	5,00	6,17
Științe naturale	5,67	7,83	8,00	7,00
Igiena	-	-	-	6,67
Desenul	8,33	9,67	8,00	8,00
Muzica vocală	5,33	6,33	6,33	-
Educația fizică	5,33	7,00	6,67	9,33
Purtarea	9,00	9,00	10,00	9,00
Frecvența	Reg.	Reg.	Reg.	Reg.

NOTĂ: Reg.= (frecvența) regulată.

În pofida notelor (mediilor) relativ mici la obiectele de studii, elevul Mircea T. Bădulescu a acumulat o pregătire generală temeinică, fapt pentru care ulterior va fi apreciat de șefii și superiorii săi în termenii superlativi, după cum se va arăta. Doveditor în acest sens este și faptul că la examenul de bacalaureat din luna iunie 1938, cu media generală de 6,30 a fost clasificat *al unsprezecelea* din 74 candidați reușiți, ceea ce era realmente o performanță școlară în cadrul Liceului de băieți „B.P. Hasdeu" din Buzău. [67]

Cât privește notele de *nouă* la purtare se înscriu în același regim de exigențe școlare deja amintit. Mai prezentăm câteva exemple privitoare la elevul Bădulescu T. Mircea, consemnate în catalogul claselor respective, astfel: în catalogul clasei a III-a (anul școlar 1932-1933) sub data de 16 febr. 1933: „Dezordonat în ora de muzică", iar sub data de 23 febr. 1933: „Vorbește la ora de muzică."[68] Pentru ca în catalogul clasei a VI-a A (anul școlar 1935-1936) să aflăm următoarea consemnare: „Astăzi 17.III.36 elevul B.M. a ieșit din clasă după intrarea mea, pretextând o boală în familie. După explicațiile Dlui indescifrabil-

n.n.) elevul era motivat.“ Semna: Dimitrie Gh. Ionescu, profesorul de istorie.[69]

Este lesne de sesizat, în raport cu cea din urmă consemnare, că la mijlocul lunii martie 1936, Virgil, fratele mai mare era acasă sau la spital și bolnav. Mircea T. Bădulescu nu avea nici un motiv să se sustragă de la ora de istorie, unde notele sale au fost întotdeauna mari. De fapt, începând cu acest an școlar, 1935-1936, tatăl, Teodor Bădulescu, nu mai semnează, ca de obicei, în catalogul clasei, unde adăuga și adresa: str. Pr. Mateescu 2. Drama familiei Teodor Bădulescu se accentua vertiginos. Mircea T. Bădulescu avea 18 ani deja împliniți când profesorul Dimitrie Gh. Ionescu, viitorul diriginte, consemnase despre „o boală în familie“, cu mereu aceeași suspiciune a dascălilor dintotdeauna: „*pretextând* o boală în familie.”

În anul școlar 1937-1938, cum s-a arătat, sora mezină, Maria, a plecat de acasă, și s-a măritat cu Ion Batiste, iar Teodor Bădulescu și-a vândut casele și s-a mutat în str. Dimitrie Sturdza nr.26. Destul de multe „lovituri“ pentru adolescentul Mircea T. Bădulescu în doar zece ani: moartea mamei, în 1927; moartea fratelui Virgil, în 1936; măritișul surorii sale Maria la optsprezece ani... Nu este de mirare că, traumatizat de vâltoarea evenimentelor familiale, adolescentul Mircea T. Bădulescu s-a închis în sine. Ironia sa nu putea fi decât o armă de autoapărare sau zvâcnirile copilului vesel și sănătos care va fi fost până la zece ani. Se va regăsi pe sine mult mai târziu, în colectivul tonic de elevi ai Școlii de Ofițeri Aviație, gustând din plin bucuria zborului... Liceanul Mircea T. Bădulescu cu uniforma sa bleumarin și cu același număr matricol cusut pe mâneca stângă -616- în toți anii de liceu, va fi atunci departe, aproape uitat.

Bacalaureatul în științe, la Liceul „B.P. Hasdeu“ se dovedise -cum de altfel fuseseră avertizați de către dirigintele Dimitrie Gh. Ionescu și alți profesori- o acțiune destul de anevoioasă prin numărul mare de probe (trei scrise și șapte orale, la șapte obiecte de învățământ), cu președintele comisiei desemnat de Ministerul Educațiunii Naționale, cu exigențele firești etc., etc. Dar mândria de a primi un titlu, un fel de blazon, acela de „bacalaureat“ depășea toate obstacolele. Și acest fapt, în toate liceele din țară din acea perioadă istorică, nu numai la faimosul Liceu „B.P. Hasdeu“ din Buzău. Cert este că la sfârșitul lunii iunie 1938 elevul Mircea T. Bădulescu finalizase toate examenele, fiind declarat bacalaureat, iar profesorul său de geografie, Cristea Teodor, numit directorul liceului din luna martie acel an, îl felicitase public,

împreună cu ceilalți bacalaureați, la adunarea ce avusese loc în amfiteatrul liceului de la etajul întâi al clădirii, președintele comisiei, Miron Nicolescu, viitorul membru al Academiei Române, fiind de față.[70]

Bac-ul fusese destul de „dur“, cu doar 74 de candidați reușiți din peste o sută prezenți la examen (de la toate liceele din județ). Situația notelor obținute la examenul de bacalaureat de către elevul Mircea T. Bădulescu era următoarea:

Notele la probele scrise

Limba română	7(șapte)
Limba franceză	5(cinci)
Matematică	4(patru)

Notelel la probele orale

Limba română	8(opt)
Limba franceză	6(șase)
Istoria	8(opt)
Geografia României	8(opt)
Filosofia și Dreptul	8(opt)
Matematica	5(cinci)
Științe fizico-chimice	4(patru)
Media generală	6,30(șase și 30%)

Clasificat al XI-lea din 74 candidați reușiți.[71]

La data de 5 septembrie 1939 Mircea T. Bădulescu și-a ridicat diploma de bacalaureat de la secretariatul liceului, semnând pentru aceasta „de două ori“, adică pe diploma propriu-zisă și pe „cotor“, partea rămasă în arhiva liceului.[72]

Diploma era cât se poate de frumoasă. De dimensiuni mai puțin obișnuite (32x44 cm), era imprimată pe o hârtie groasă, rezistentă la diverse împăturiri. Pe un fond galben-verzui era gravat un portal, cu arabescuri (frunze de acant) pe pilonii laterali, cât și în partea superioară, unde trona portretul alb-negru al regelui Carol al II-a în uniformă de mareșal, profil stânga, într-o ramă ondulată, susținută de doi lei (similari celor din stema Regatului României) și coroana regală deasupra. Cei doi piloni ai portalului aveau la bază, în rame drepte, desenate identic, de o parte și de alta: sigiliul statului, precum și numele autorului diplomei: *A(urel) Bordenache* (1)931, la baza pilonului din stânga paginii, spre cotor, iar la baza pilonului celălalt, la fel, cu majuscule: *Gravat de V. Grigoriu*. În partea de jos, unind cei doi ploni, la fel, arabescuri cu frunze de acant și locul pentru timbrul sec: *România. Ministerul Educațiunii Naționale*, cu diametrul de 5 cm. Fundalul galben-

verzui avea imprimat, fără a contrasta coloristic, stema Regatului României cu inscripția *Nihil sine deo*, flancată la bază, simetric, de o stemă cu coroana și cifrul regal stilizată, cu inițialele M.E.N. (Ministerul Educațiunii Naționale). Portalul avea culoarea verde închis striat, iar literele tipărite erau o imitație a scrisului arhaic românesc. Pe portal, în partea superioară sta scris: MINISTERUL / EDUCAȚIUNII / NAȚIONALE. Sub acesta, imprimat: DIPLOMA / de / BACALAUREAT, cu fotografia lui Mircea T. Bădulescu (văzut din față), lipită și stampilată, în partea stângă, iar în partea dreaptă cu caseta datelor personale: elevul *Bădulescu T. Mircea* / Născut în anul *1917* luna N-brie / Ziua 1 în comuna *Buzău* / Județu *Buzău* / Fiu al lui *Teodor Bădulescu* / De cetățenie *română* / Naționalitatea *română* / De religie *ortodoxă*. Conținutul diplomei era, evident, oficial, ceremonios: „Noi Ministerul Educațiunii Naționale văzând încheierea examenului de BACALAUREAT / ținut în sesiunea *Iunie 1938* în orașul Buzău dăm elevului *Bădulescu T. Mircea* / *absolvent* al Liceului *„B.P. Hasdeu"* din *Buzău* prezenta Diplomă de / Bacalaureat secțiunea *științifică* obținută cu nota medie *șase și 30%* spre a se bucura / de toate drepturile acordate de legile și regulamentele în vigoare // Ministrul educațiunii Naționale (s.s. Indescifrabil) // Președintele comisiunii (s.s. Miron Nicolescu) // Inspectoratul școlar București / No.18499 // Dată în Buzău la *5 Septembrie 1938* / Directorul Școalei (s.s. Cristea Teodor) / No.Școală *880* / Semnătura elev *Bădulescu T. Mircea*."[73] Pe verso: Situația matricolă a elevului *Bădulescu T. Mircea* / În clasele cursului superior liceal // Examenul de bacalaureat / Anul *1938*. Exemplarul descris avea ștanțată seria 83519.[74]

Nu credem că Mircea T. Bădulescu nu s-a bucurat enorm când, ieșit de la secretariatul liceului, fie coborând scările, fie afară, așezat direct pe iarbă în parcul din fața Liceului „B.P. Hasdeu" a citit și recitit diploma de bacalaureat primită și proaspăt semnată cu tuș negru. După o muncă de 13 ani de școală (cinci clase primare și opt clase de liceu) era această dilplomă cea mai importantă dovadă a efortului prestat. Se va fi dus la Biserica Banului, din apropiere, să aprindă o lumânare în memoria mamei sale și a fratelui său Virgil? Nu știm. După cum nu știm-și poate nu vom ști niciodată-de ce și-a scos diploma de bacalaureat în ziua de 5 septembrie 1938, care era într-o zi de luni, și nici ce a făcut timp de un an de zile din septembrie 1938 până în septembrie 1939. A încercat la facultate și nu a reușit? Sau a reușit și nu a mai urmat, lipsindu-i resursele financiare necesare pentru a fi

student: taxe, cămin etc.? La ce facultate va fi încercat să dea probele de examen? Știm doar că Nuțu Gheorghe, colegul său de clasă, a urmat facultatea de Drept și a ajuns avocat în Buzău.[75]

Dacă colegul și prietenul său Carol Anastasescu, silit să repete clasa a VIII-a de liceu (eliminat din cauza absențelor nemotivate), era axat pe idea intimă de a se face aviator, în totală contradicție cu părerile mamei sale, Mircea T. Bădulescu, un liceean în fond eminent, aspira la cu totul altceva. Să-l urmeze pe fratele său Virgil la facultatea de Drept? Să cerceteze, după studii universitare de geografie și geofizică vulcanii noroioși din munții Buzăului, care îl impresionaseră enorm când i-a vizitat, cu clasa, în ultimii ani de liceu? [76] Nu credem că aviatorii și avioanele de la Buzău l-au fascinat, cel puțin în acel an, 1938, spre a declara cu entuziasmul specific: „Mă fac aviator!" Aviația a iubit-o cu patimă mult mai târziu, după primul zbor în dublă comandă și apoi în simplă comandă cu avionul *Fleet 10G,* „prima dragoste!", pe aerodromul Otopeni... Abia atunci „Barbu cel Dârz", cum îl porecliseră colegii aviatori (fiecare avea câte o poreclă ce exprima cât se poate de exact pe cel căruia îi fusese destinată!), Mircea T. Bădulescu și-a găsit vocația de aviator, mai precis, s-a învins pe sine, dăruindu-se total avioanelor și aerodromurilor, devenind, cum se va arăta, un as al aviației de bombardament în picaj „Stuka", un erou al acțiunilor de luptă aeriene în anii celui de al doilea război mondial, o glorie a Aripilor românești temerare.

NOTE

1. Buzău-orașul natal

1. Vezi pentru aceasta Dimitrie Gh. Ionescu, *Istoria orașului Buzău*, Editura Litera, București, 1979, p.176-178; Valeriu Nicolescu, Gheorghe Petcu, *Buzău-Râmnicu Sărat. Oameni de ieri, oameni de azi*, vol.1, Editura Alpha MDN, Buzău, 1999, p. 209-212.

2. Apud Dimitrie Gh. Ionescu, *op.cit*, p.176.

3. *Monografia județului Buzău întocmită de Prefectura jud. Buzău*, f.ed., 1943, p.93; Constantin Gh. Dumitrescu, *Material documentar privind viața orașului Buzău până în anul 1944*, vol.5. (Învățământ. A. Școli Primare.), Arhivele Naționale. Direcția Județeană Buzău, fond Manuscrise, p.193-198.

4. Cf. Petre N. Oprescu, C. Ianculescu, *Planul de orientare al orașului Buzău pentru călăuza cetățeanului și uzul școalelor*, 1925 (harta).

5. Apud Dimitrie Gh. Ionescu, *op.cit*, p.179.

6. *Monografia județului Buzău...*, 1943, p.122.

7. *Colegiul „B.P. Hasdeu". Monografie (1867-1997)*, Buzău, 1997, p.25.

8. Ibidem, p.16.

9. Ibidem, p.55-92.

10. *Dicționarul enciclopedic ilustrat „Cartea Românească“*, Editura Cartea Românească, București, 1931, p. 1550.

11. Ibidem.

2. Familia Teodor Bădulescu

12. Este vorba de cavoul famiiei Ion Batiste, aflat în cimitirul Dumbrava din Buzău, aleea principală, ultima alee pe dreapta, aproape de gard, oseminte reînhumate. Pe crucea de la mormânt aflăm: „Fam. ION BATISTE // ION 1914-/MARIA 1920- // Copii / STELIAN 1938-1942 / ȘTEFAN 1943-1947 // Părinți / ION 1884-1927 / SOFIA 1892-1925 // Frate / VIRGIL 1915-1936.“ Se va dovedi că unele date sunt eronate. Starea sănătății soților Ion și Maria Batiste nu a permis accesarea acestora pentru interviu, nici după repetate insistențe adresate membrilor familiei. În unele documente școlare ale copiilor apare și numele de Ion, chiar alături de Teodor. Este posibil ca numele Ion să fie un al doilea nume de botez, dar și destul de probabil, numele tatălui lui Teodor, întrucât toți copiii semnau cu T de la Teodor, ceea ce desemna un fel de tradiție. Ion Batiste a decedat în primăvarea anului 2002.

13. Arhivel Naționale al României. Direcția Județeană Buzău, fondul Starea civilă, registrele cu născuții pe anii 1883, 1884 și 1885 nu posedă actul de naștere al numitului Bădulescu Teodor, întrucât prezintă deteriorări și foi lipsă. Este posibil ca Bădulescu Teodor (Ion) să nu se fi născut la Buzău. Caz similar și pentru anul decesului, 1957.

14. Serviciul Arhivistic Militar (sigla S.A.M.), fond Memorii, litera B, dosar 2046, f.39.

15. Petre N. Oprescu, *Orașul Buzău. Îndrumătorul cetățeanului. Nomenclatura străzilor,* f.ed., 1936, p.17-18.

16. Ibidem, p.85.

17. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.8.

18. Documentul, cu dimensiunile 8x11 cm, prezintă coperți și patru file cartonate (opt pagini numerotate tipografic), fiecare pagină cu stema Regatului României încadrată de o bandă cu motive naționale românești continuă pe cele patru laturi. Deasupra stemei în arc: *România*, iar dedesupt, la fel, în arc: *Buletin de înscriere*. Stema, înscrisurile din jurul stemei, precum și banda cu motive naționale sunt imprimate în culoarea albastru deschis. Peste acest fond, formularul a fost tipărit cu cerneală neagră și completat cu cerneală violet.

19. Indicarea străzii Petre Bărbulescu fără număr sau cu numărul 48 (al casei aflată în colț cu strada Preot N. Mateescu) este prezentă în mai multe documente ale familiei Teodor și Sofia Bădulescu din primele decenii ale secolului al XX-lea, pentru ca după anul 1925, în cataloagele de la Liceul „B.P. Hasdeu“ să apară numai strada Preot N. Mateescu nr.2, consemnată manu chiar de Teodor Bădulescu, ceea ce arată precizia specifică unui coportament urban sporit.

20. Vezi nota 18.

21. Primăria municipiului Buzău, Starea civilă, registrele cu născuții pe anii 1914, 1915, 1917 și 1920.

22. Arhivele Naționale ale României (sigla A.N.R.). Direcția Județeană Buzău (sigla D.J.B.), fondurile Școala primară de băieți nr.2 Buzău, Școala primară de fete nr.3 Buzău, dosarele *Registrul matricol* pe anii 1921-1933.

23. Polixenia Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 13 iunie 2001; Carmen Drăgan, ibidem, 25 septembrie 2001; Elena Ionescu, ibidem, 12 noiembrie 2001.

24. Vezi anexa nr.1, *Genealogia familiei Bădulescu, Ramura paternă.*

3. Anii copilăriei. Școala primară

25. A.N.R.D.J.B., fond Școala primară de băieți nr.2, dosar 31, f.42.

26. Ibidem, fond Liceul „B.P. Hasdeu“, dosar -catalogul claselor I-VII pe anii 1925-1932.

27. Polixenia Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 19 ianuarie 2001.

28. Nicolae Stan, *Interviu acordat autorului*, 30 mai 2001.

29. A.N.R.D.J.B., fond Școala primară de băieți nr.2, dosar 35, f.182

30. Ibidem, dosar 31, f.3 și urm.

31. Ibidem, dosar 35, f.182.

32. Ibidem, dosar 37, f.115.

33. Ibidem, dosar 38, f.77.

34. Ibidem, dosar 39, f.134

35. Ibidem, dosar 40, f.4.

36. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.8.

37. A.N.R.D.J.B., fond Școala primară de băieți nr.2, dosar 40, f.4.

38. Ibidem, dosar 11, f.44.

39. Ibidem, f.38.

40. Ibidem, fond Liceul „B.P. Hasdeu“, dosar 75, f.1.

4. Adolescența. Ultimii ani de liceu

41. Vasile Băncilă, *Adolescența-Proiecție subiectivă*, în Vasile Băncilă, *Filosofia vârstelor*, Editura Anastasia, București, 1997, p.119. Scris și tipărit între cele două războaie mondiale ale secolului al XX-lea, studiul *Adolescența-Proiecție subiectivă* este nu numai extrem de actual, dar măsoară cu exactitate evoluția normală a adolescentului Mircea T. Bădulescu în anii interbelici; extinderea citatelor în conținutul prezentei lucrări nu era nimerită.

42. Ibidem, p.120.

43. Carol Anastasescu, comandor aviator (r), *Interviu acordat autorului*, 2 noiembrie 2001.

44. *Colegiul „B.P. Hasdeu”. Monografie (1867-1997)*, Buzău, 1997, p.69. Dimitrie Gh. Ionescu: născut în comuna Tisău, jud. Buzău; absolvent al Seminarului teologic din Buzău; licențiat în litere (1927), secția istorie universală; studii postuniversitare la Atena și Paris. Autor de manuale școlare, studii și volume de istorie; premiul „Năsturel” al Academiei Române (1935) pentru volumul *Relațiile României cu patriarhia de la Alexandria*. A scris și *Istoria orașului Buzău* (1979), deja citată.

45. Ibidem, f.26.

46. Ibidem.

47. Polixenia Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 19 ianuarie 2001.

48. Ibidem.

49. Constantin Dragomir, comandor aviator (r), *Interviu acordat autorului*, 29 decembrie 2001.

50. A.N.R.D.J.B., fond Liceul „B.P. Hasdeu”, dosar-cataloagele claselor I-VIII A și B pe anii 1930-1938 (dosar 1,4,5,7,9,11,14,16).

51. Ibidem.

52. Ibidem.

53. Ibidem, dosar 9, f.2 și urm.

54. Cf. Constantin Dragomir, *Interviu...*, 29 noiembrie 2001. Pentru profesorul Alexandru Stancu vezi fișa în Valeriu Nicolescu, *Buzău-Râmnicu-Sărat. Oameni de ieri, oameni de azi*, vol.2, partea 2, Editura Evenimentul Românesc, București, 2001, p.313.
55. Ibidem.
56. Ibidem.
57. A.N.R.D.J.B., fond Liceul „B.P. Hasdeu", dosar 16, f.2 și urm.
58. Constantin Dragomir, *Scrisoarea-interviu către autor*, 16 ianuarie 2002.
59. A.N.R.D.J.B., fond Liceul „B.P. Hasdeu", dosar 129, f.1,2.
60. Ibidem, dosar 75, f.1.
61. Ibidem, dosar 75, f.1; 77, f.193; 81, f.22; 84, f.114.
62. Ibidem, dosar 16 (catalog).
63. Constantin Dragomir, *Interviu acordat autorului*, 29 decembrie 2001. Constantin P. Dragomir, născut la 16 ianuarie 1921, în Buzău; sublocotenent-10 mai 1941; locotenent-23 martie 1944; căpitan-1947; prizonier de război-23.08.1944-15.08.1945, Germania; absolvent al Academiei Militare-1951; trecut în rezervă-15 mai 1952, art.40, lit.f din Statutul Corpului Ofițerilor.
64. A.N.R.D.J.B., fond Liceul „B.P. Hasdeu"
65. Ibidem, f.15.
66. *Diploma de bacalaureat*, seria 83519, 5 septembrie 1938, verso, în Arhiva familiei.
67. Ibidem.
68. A.N.R.D.J.B., fond Liceul „B.P. Hasdeu", dosar 5, f.1.
69. Ibidem, dosar 11, f.1.
70. Constantin Dragomir, *Interviu...* 29 decembrie 2001. „Așa era tradiția, nu se putea să fi fost altfel, mai ales că Mircea (T. Bădulescu) fusese printre elevii cei mai buni ai promoției. Să te clasifici al unsprezecelea din 74 era o performanță chiar dacă media generală șchiopăta!"
71. Vezi nota 66.
72. Ibidem.
73. Ibidem, față.
74. Vezi nota 66.
75. Polixenia Bădulescu, *Interviu...*, 16 octombrie 2001
76. Constantin Dragomir, *Interviu...*, 29 decembrie 2001. „A existat în Liceul „B.P. Hasdeu" și această tradiție, promovată fie de profesorii de geografie, fie de cei de științe naturale, aceea de a face excursii cu clasa, cel puțin o dată pe an, la sfârșitul anului școlar, vara, când era timpul frumos. Obiective turistice: Monteoru, Rușavățu, schela Berca și neapărat vulcanii noroioși, care sunt destul de de parte, dar într-o zi, cu mâncare la noi, se rezolva problema. De regulă, mergeam pe jos sau, de la caz la caz, închiriam un camion sau două."

Capitolul II

LA ȘCOALA DE OFIȚERI AVIAȚIE. PILOT DE RĂZBOI

„Nu voi avea dreptul să vorbesc despre neașteptata ivire în mine a altuia decât mine, de vreme ce pe acest altul decât mine eu îl construiesc. Nu am nimic altceva de așteptat de la aventura războiului decât această domoală pregătire. Ea își va da roadele mai târziu (...) Aventura războiului. Dar unde e aventura războiului?"

Antoine de Saint-Exupéry,
Pilot de război, X.

1. La Școala de Ofițeri Aviație

Din oricare parte a orașului ai veni, îți dai repede seama că te afli într-o zonă a cazărmilor militare, fie prin clădirile specifice, fie, mai ales, prin sunetul trompetelor care îl auzi din toate părțile, semn că trompetistul (soldat în termen, cu aptitudini de suflător în muștiucul instrumentului și școlit în acest scop) își face cu prisosință datoria și sună semnalele imperative, ba adunarea sergenților de serviciu, ba masa, ba diferite alte activități din programul zilnic, iar seara târziu, prelung și duios, mult așteptata „Stingerea", pentru ca a doua zi, în zori să o ia iar de la capăt, cu stridentul și nesuferitul semnal „Deșteptarea". O altă lume, în adevăr, cea a cazărmilor, dar când ești tânăr, cu vigoare în tine, nu bagi seama la amănunte, le treci pe toate așa cum sunt, cheltuindu-te fără a ține vreo evidență, vreo socoteală. Viața în grup îți dă sentimentul de încredere în tine, de solidaritate unică, fără nici un fel de reținere față de camaradul tău, pe care, după un timp, îl știi, așa cum te știi pe tine însuți, cu rele și bune...

Dinspre Dâmbovița, sus pe colină se vede maiestuoasă clădirea Școlii Superioare de Război, cu zidurile placate în travertin, cu încă schelele în partea dinspre Palatul Regal.[1] În intersecție, după ce ai urcat strada flancată de Grădina botanică și Palat, statuia „Leul", cu Școala de Ofițeri Geniu, în spatele ei, cu fațada la stradă.[2] Apoi, bustul lui Alexandru Donici, obeliscul dedicat locotenentului Caranda[3], și după colț la câțiva zeci de metri, clădirea Școlii de Ofițeri Aviație, cu un frumos portal din lemn la intrare. Ghereta santinelei, aleea pietruită, platoul de adunare, cu iarba roasă de atâta umblat... Abia acum îți dai seama de măreția clădirii Școlii. Cu fațada spre platoul de adunare, inundată de soarele blând al toamnei, cu trei nivele și ferestre mari, boltite în partea lor superioară, cu mai multe intrări și lateralele construite în careu, parcă respiră un aer familiar, de comunitate închisă.[4] Dincolo de gardul Școlii, spre nord și nord-vest câmp cât vezi cu ochii, faimosul câmp al Cotrocenilor...Curând, prospeții elevi ai primului an al Școlii de Ofițeri Aviație îi vor cunoaște istoria[5], dar îl vor și străbate în marș sau, de cele mai multe ori, în salturi și târâș, până departe spre comuna Militari, la nord, sau spre cartierul Ghencea, la nord-vest. Viața în cazarmă își are ritmurile ei intime, greu de sesizat și de înțeles de cei ce nu au trăit-o, cu mult prea multe restricții, cu aspre privațiuni, cu bucurii puține și de scurtă durată...Chiar cu lacrimi șterse bărbătește, pe furiș!

Mai avem o sută zile,
Numărăm file cu file
Zilele în calendar...

Suflecată pân' la brâu
Ducea, ducea rufele la râu...

Aviația dă senzația
Și te-învață să iubești...[6]

„Promoția noastră de elevi-mărturisește generalul aviator Ioan Dobran, veteran de război -a avut parte, în anii 1938-1941, de o sumedenie de evenimente politice și militare, care, într-un fel sau altul, individual sau colectiv ne-au marcat destinul, existența."[7] Și distinsul general le enumeră cu exactitate uluitoare: 1 septembrie 1939, începutul celui de-al doilea război mondial- „în acea zi, noi, bacalaureații de la liceele militare din țară -Târgu Mureș, unde am absolvit eu, Iași, Cernăuți, Mănăstirea Dealu, Craiova- ne-am prezentat, fără examen de admitere, la Școala de Ofițeri Aviție de la Cotroceni"; 18 septembrie 1939, aterizarea avioanelor poloneze pe Otopeni; 21 septembrie 1939, moartea prim-ministrului Armand Călinescu, asasinat de un grup de legionari; 26 și 28 iunie 1940, notele ultimative ale guvernului sovietic, Basarabia și nordul Bucovinei au intrat în componența U.R.S.S.; pierderea părții de nord a Transilvaniei prin Diktatul de la Viena, la 30 august 1940; la fel, pierderea Cadrilaterului (Dobrogea de sud) la 7 septembrie 1940, în urma eșecului tratativelor româno-bulgare de la Craiova-România Mare făurită în 1918 fiind complet destrămată; abdicarea Regelui Carol al II-lea la 6 septembrie 1940 și revenirea la tron a regelui Mihai I; cutremurul de pământ din noaptea de 9/10 noiembrie 1940; asasinarea savantului Nicolae Iorga la 27/28 noiembrie 1940; 21-23 ianuarie 1941, acțiunea de răsturnare a generalului Ion Antonescu din fruntea guvernului, de către mișcarea legionară, reprimată de armată; investirea Regelui Mihai I cu titlul de Mareșal al României la 10 mai 1941; declanșarea campaniei anului 1941 la 22 iunie 1941 și încheierea acesteia la 16 octombrie 1941, în urma eliberării Basarabiei și Bucovinei de nord și cucerirea, cu mari jertfe, a Odessei. „Pot spune -precizează generalul aviator Ioan Dobran- că promoția noastră, înălțată la gradul de sublocotenent aviator la 10 mai 1941, nu a avut o perioadă prea liniștită, dimpotrivă. Grație unor oameni de toată isprava -mă refer la instructorii de zbor în primul rând, apoi la ceilalți ofițeri din conducerea Școlii de Ofițeri Aviație-, noi ne-am văzut de pregătirea noastră, aparent domoală, chiar monotonă, plictisitoare. Înțelegea fiecare gravitatea evenimentelor internaționale și încerca să dobândească temeinice cunoștințe și deprinderi de zbor cât mai corecte."[8] „Țin minte -afirma comandorul aviator Constantin Dragomir-, la Ghimbav, comandantul Centrului de Perfecționare în tehnica pilotajului, comandorul aviator Coriolan Budac ne-a spus chiar din prima zi după sosirea noastră în unitate, după ce ne-a urat bun venit: „Domnilor sublocotenenți, vă cer ordine și disciplină. Treaba dumneavostră nu este deloc ușoară. Ați venit să vă brevetați pilot de război. Pe front trebuie să vă descurcați singuri, nu mai e nimeni care să vă ajute. Așa că, la treabă, vă urez succes!" Toate acestea se întâmplau pe la sfârșitul lunii mai 1941, când am ajuns la Ghimbav. Fiecare dintre noi era convins că mai devreme sau mai târziu România va intra în război, ceea ce s-a și întâmplat la 22 iunie 1941. Noi aveam să plecăm pe front abia în august 1942, la Stalingrad în Cotul Donului."[9]

În adevăr, anul 1939 a fost unul tensionat. Deja în vara acelui an, războiul era ca și declanșat. Concentrări de trupe, acțiuni iredentiste

etc.[10] „Timp de două săptămâni -mărturisește generalul aviator Ioan Dobran-, după terminarea examenului de bacalaureat, ca elev plutonier în liceul militar, am fost repartizat la Gura Humorului-Suceava pentru a spijini Centrul de instrucție pentru premilitari. La fel, și alți colegi de ai mei, în diferite localități din țară. Deja pe 20 iulie 1939 mă aflam acasă la părinți, în București. La această dată am primit înștiințare, de la Liceul Militar Târgu Mureș, că se fac înscrieri la Școala de Ofițeri Aviație Cotroceni. A doua zi m-am prezentat la școală, am depus actele și taxa de 300 lei, cu precizarea că pe 26 iulie urmează vizita medicală, iar pe 29 iulie probele de rezistență fizică. S-a mai precizat: candidații proveniți din liceele militare nu dau probe de cunoștințe. Pentru vizita medicală am fost transportați cu un camion Ford cu prelată de la Cotroceni la Pipera, unde era Centrul Medical Aeronautic, o instituție extraordinar de bine organizată, cu toate dotările. Probele au fost eliminatorii, îndeosebi cele de oftalmologie și radiologie (plămâni, stomac), dar și alte specialități.[11] La fel, eliminatorii au fost probele fizice, pe stadionul A.N.E.F., unde trebuia să ai baremul minim de 1000 puncte. Eu am realizat 1980 puncte, având condiție fizică bună dobândită în cei opt ani de liceu militar. Dar au căzut la probele fizice și colegi de la liceele militare. Apoi, până la 1 septembrie 1939 nu am mai avut treabă cu școala. La stadionul A.N.E.F. erau afișate listele cu admișii și respinșii."[12]

Numai că în acel an, 1939, s-au dat două serii de examene de admitere la Școala de Ofițeri Aviație Cotroceni, una în vară și alta în toamnă, în ultima parte a lunii septembrie. Dată fiind situația internațională încordată, Ministerul Aerului și Marinei (ministru: generalul adjutant Paul Teodorescu) a decis sporirea efectivelor de elevi admiși în școlile militare de aviație și marină. S-a procedat similar și la alte școli militare din țară.[13] „La începutul lunii septembrie 1939 -scrie comandorul Constantin Dragomir- o parte din foștii elevi ai clasei a VIII-a a Liceului „B.P. Hasdeu" din Buzău ne-am prezentat la examenul de bacalaureat la comisia care ni s-a fixat la Ploiești. Întrucât părinții noștri dispuneau de venituri modeste, patru colegi, am luat cu chirie o cameră pe perioada examenului. (Mircea T.) Bădulescu , care era o promoție mai veche ca a noastră (1938) a venit cu noi la Ploiești, pentru că nu avea ce face la Buzău.[14] Discutând cu noi materiile de examen, și le împrospăta și el în vederea viitoarelor examene pe care le va susține (la Școala de Ofițeri Aviație-n.n.). Menționez că locuia cu noi cei patru (Dragomir Constantin, Dabija Dumitru, Iliescu Ioan, Mazilu Constantin) în aceeași cameră. Fiind în fața unui examen de importanță capitală pentru noi (examenul de bacalaureat-n.n.), eram puțin timorați, stresați, ca să nu spun înfricați. Aici, el (Mircea T. Bădulescu-n.n.), fiind în afara situației căuta să ne alunge aceste angoase. Precizez totodată că, deși fiecare își avea planurile lui de viitor, nu am discutat niciodată aceste opțiuni personale."[15]

Și totuși, după examenele de admitere la Școala de Ofițeri Aviație din București, în toamna anului 1939, s-au întâlnit mai mulți buzoieni, declarați reușiți, astfel: Bădulescu T. Mircea, Dragomir Constantin, Pasăre Dumitru, Constantinescu Cornel, Anastasescu Carol. Pasăre Dumitru, care urmase Școala de Ofițeri de Rezervă de la Ploiești, avea, pe drept, mândria că făcea parte din „prima serie."[16] În prima serie au reușit 77 de candidați, în a doua 43 de candidați.[17] Concurența a fost mare, circa 6 candidați pe un loc, mulți respinși la probele eliminatorii. Toți candidații au fost supuși probelor eliminatorii: examenul medical, condiția fizică. La fel, în afara candidaților proveniți din liceele militare, toți candidații au fost supuși examenelor de cunoștințe, cu probe scrise și orale. Aceste examene au fost la: limba română, matematici, fizică și geografie, cu examen oral doar la ultimile două materii.[18] Cât privește probele de rezistență fizică, acestea au constat în: 100 metri sprint (plat); săritura în lungime; săritura în înălțime; 1000 metri rezistență (fond), cu un minim total de 1000 puncte, cum s-a mai arătat.[19]

În timp ce candidații din seria a doua dădeau probele amintite, cei ce reușiseră în prima serie, de la 4 septembrie 1939 au fost dispersați pe aerodromul Otopeni și cazați în cabanele existente pe aerodrom. La Otopeni se mai aflau și cei din anul trei de studii[20], în practica de zbor, și care, conform tradiției, „ne-au luat în primire; câțiva, îmbrăcați în halate albe și făcând pe doctorii ne respingeau pe capete la vizita medicală: „Cum te numești?" „ Ioan Dobran", „Scrie, colega, inapt pentru zbor! Ești cam pirpiriu, băiete, cum crezi că poți să zbori, vii la anu'". Ce mai, eram toți albi ca varul la față, de spaimă! Apoi lucrurile au intrat în normal, s-a râs cu poftă etc., etc."[21]

În perioada 1-4 septembrie 1939, cei 77 reușiți la examenele din prima serie, au fost echipați cu ținuta de elev școală militară, în variantele de instrucție și de oraș, aceasta din urmă cu caschetă și pantalon larg. De asemenea, au fost repartizați pe secții și escadrile, cu instructori și comandanți din cadrele permanente ale Școlii. Repartiția pe secții și escadrile s-a făcut în chiar ziua de 1 septembrie 1939, după

regula specifică regimului cazon: pe platoul de adunare din fața pavilionului Școlii, cei 77 elevi au fost înșirați pe un rând după înălțime, apoi puși să numere 1,2,3 de la stânga la dreapta; cei cu numărul unu au fost întorși la dreapta, iar cei cu numerele doi și trei aduși în stânga acestuia; după strângerea rândurilor „blocul" era perfect aranjat după înălțime... Peste o lună operațiunea s-a repetat, în urma venirii celor 43 reușiți în seria a doua de examene. În final, pentru ciclul celor doi ani de studii, elevii au fost repartizați în trei „diviziuni", A, B și C. Pentru instrucția de front și diverse acțiuni cu caracter administrativ organizarea era pe escadrile și secții (I, II și III), cu comandant de secție ofițer, iar cele trei secții se sumau în Escadrila de elevi anul I, cu comandant de escadrilă ofițer. În anul doi de studii organizarea a fost similară.[22]

„La Otopeni, luna septembrie 1939 a fost socotită de elevii anului întâi (prima serie) „luna iadului", întrucât s-a făcut instrucție de front „la cataramă", câte patru-cinci ore pe zi, apoi activități gospodărești (inclusiv curățatul cartofilor la bucătărie, pe grupe de elevi, rotite periodic) și abia în ultimul rând...privitul la avioanele care zburau zilnic cu elevii anului trei. Au fost și mai multe ședințe informative pentru a învăța avionul, părțile componente, apoi tipurile de evoluție în zbor, insistându-se, la avionul *Fleet F10G*, pentru cunoașterea aparatelor de bord: busola, altimetrul etc. Elevii ascultau cu evlavie la aceste ședințe practice predate de instructorii de zbor. Cei mai mulți auzeau pentru prima dată de termeni cum sunt ampenaj, derivă, eleron, flaps, viraj, portanță, vrie, looping, immelmann ș.a. La întrebarea firească „Când zburăm?" eram atenționați să avem răbdare, să învățăm mai întâi avionul, apoi tehnica pilotajului ș.a.m.d. Adunați ciopor lângă avion, cu instructorul la mijloc, explicând, ora de instructaj zbura ca o clipă, pentru ca apoi corvezile zilnice să pară nesfârșite... În noaptea de 7/8 septembrie 1939 s-a dat alarma și elevii au fost duși să sape tranșee pentru apărarea aerodromului, aproape fiecare având fie lopată, fie cazma, fie târnăcop... Joi, 14 septembrie 1939, a căzut, prin pierdere de viteză de la 30-40 metri, un elev din anul trei, în simplă, a murit în drum spre spital. A fost cutremurător! A urmat apoi alt eveniment, cel din 18 septembrie 1939, când pe Otopeni au aterizat câteva zeci de avioane poloneze, cu piloții, mulți încă elevi, triști, obosiți... Înțelegeam că războiul a intrat într-o nouă fază. De fapt, cu o zi înainte trupele sovietice invadaseră partea de est a Poloniei, deciși să nu le scape prada. Sosirea polonezilor pe Otopeni a fost prima imagine, zguduitoare, a războiului la care, doar peste doi ani, aveam să particip din plin... S-a dat alarmă din nou când a fost omorât prim-ministrul Armand Călinescu, pe 21 septembrie."[23]

„Luna iadului" nu putea să nu se sfârșească pentru cei din prima serie, ba chiar au fost răsplătiți din plin întru toate cele îndurate, în sensul că după 1 octombrie 1939, timp de câteva zile au fost organizați să efectueze un zbor de agrement/aclimatizare, în limita a circa cincisprezece minute fiecare, în tur de pistă cu avionul *Fleet F10G*. În *Jurnalul* său elevul Ioan Dobran a notat: „*5 oct. 1939*, ora 8.25. Zbor de aclimatizare. Prea a fost frumos!"[24] Pentru ca peste o lună să descrie cu lux de amănunte această împrejurare, astfel: „*Marți, 7 noiembrie 1939*. Îmi amintesc de primul zbor. Joi, 5 octombrie 1939, ora 8.25. Înfofolit ca un urs, cu cască și ochelari, aștept la punct (punctul de zbor -locul de decolare și aterizare-n.n.). Aștept cu nepăsare, aproape fără nici un sentiment. Știu că orice ar fi, voi zbura. Prea a fost pregătită și frământată mintal clipa asta ca să-mi aducă ceva nou. Am impresia că împlinesc un ritual. Iată că apare la orizont *Fleet*-ul nr.88 în care urma să zbor: elegant, fin. Se așează ușor pe pământ apoi, zbătându-se, ia aspectul greoi. Nesuferit se târăște fără pic de farmec pe pământ. Situația lui e penibilă jos. De abia reușesc să ocup locul din față, în timp ce motorul, la relanti, detună lângă mine. În vreo câteva clipe legăturile parașutei mă îmbrățișează, stau comod, gata. Motorul urlă, fofeaza (elicea-n.n.) nebună dansează fantastic, simt că plecăm. Ce a urmat imediat, nu știu; știu că terenul (de zbor-n.n.) mi s-a părut prea mic și că rămânea undeva în urmă. Când am ajuns la o sută de metri (înălțime-n.n.), nici că aș putea spune; acolo am intrat în vis... Nu mai eram ca pe pământ, mergeam cu 140-150 kilometri pe oră și parcă ședeam pe loc sau parcă înaintam greoi. Era ceva ireal, de nedescris. Privind jos - un drumeag de țară, o căruță cu coviltir, un om. Sunt așa de fericit și mă simt sus și tare, Dumnezeule! Din locul meu am impresia că sunt singur în avion, îmi dă încredere, îmi dă mândrie. Pilotul (Locotenentul aviator Nicolae I. Brebenel, n. 1910, promoția 1931-n.n.) încearcă vreo câteva viraje strânse care au darul să mă îmbete, o beție dulce a aerului și a noilor senzații. Încep să mă gândesc, din ce în ce, să mă țin. Mă aplec peste carlingă și o rafală de vânt îmi vine de după parbrizul avionului. Jos, careul Școalei (Școala de pilotaj de pe aerodromul Otopeni-n.n.) cu cabanele ce apar mici, mici ca jucăriile de copii pe movile de nisip. Nu știu unde să mă uit mai întâi, afară sau înăuntru (la aparatele de bord-n.n.). Șoseaua asfaltată (București-

Ploiești-n.n.) ca o sfoară întinsă îmi atrage privirea. Încet, încet încep să mă pierd în senzații. Busola (incastrată în panoul de bord-n.n.) o pierdusem (din privire-n.n.) de mult, nu mai știu unde sunt. Privesc manșa: se mișcă nenatural (sic) la dreapta și la stânga. Nu înțeleg de ce pilotul leagănă avionul. Mișcarea se repetă. Îmi scapără prin minte că vrea ceva. Întorc capul, reduce motorul și îmi urlă: „la comanda!" Mă năvălește o fericire plină de teama de a nu face greșeli și a fi mai prejos decât așteptările. Pun mâna rigidă pe manșă. Avionul începe un dans nestâmpănit. Prin botul lui văd linia orizontului instabilă, jucând în sus și în jos. Dependent de voința mea de a zbura orizontal, e imposibil, parcă merge pe valuri, joacă. Încep să mă supăr. Sunt încordat cremene. Îmi aduc aminte de sfaturile cuiva: „Să nu te încordezi!" Mă destind puțin și mă resemnez: în fond n-o să fiu pilot după prima dublă! Împing puțin de manșă, simt că devin mai ușor. Se suie ceva de jos în sus, avionul pică. Trag manșa, orizontul dispare, cabrez. Mă cuprinde o bucurie nebună, căci văd că pânza și fierul ăsta mă ascultă. Încerc iar să merg drept. Indicatorul de viraj e la locul lui (pe panoul de bord-n.n.), dar bila e alături: vasăzică sunt în derapaj... Credeam că e mai ușor să pilotezi un avion! Acum însă mi-e rușine de părerile mele anterioare, ce copil eram! Fără să las (din mână) manșa, o las ușoară în mâinile instructorului și mă plec în afară la un viraj. Jos, undeva e o baltă verde, murdară, ce bine e că plutesc pe deasupra! Și bondarul meu galben și albastru (avionul *Fleet F 10G* nr.88-n.n.) bâzâie regulat, uniform, sigur pe el. Nici o clipă nu mi-a trecut prin minte că aș putea să cad. Am atâta siguranță! Dar fericirea, ca toate fericirile e de scurtă durată, timpul meu de zbor a trecut. Avionul ia priza de aterizare, vine domol, pământul crește, se apropie,o zguduitură și iar sunt pe pământ. În urmă îmi pare că am lăsat un vis frumos. E prima dată când am zis din tot sufletul: „Să trăiți, domnule locotenent!" Azi mi-am împlinit visul."[25]

Chiar dacă acest text este unul elaborat ulterior (a se observa terminologia exactă, specifică, asupra zborului efectuat) rezumă prospețimea și complexitatea stărilor sufletești ale celui ce a efectuat întâiul său zbor.[26] Nu credem că exagerăm afirmând că dacă fiecare dintre elevi ar fi notat, cu detalii, impresiile primului său zbor, fie și de scurtă durată ca acesta, de doar nici douăzeci de minute, textele respective ar fi semănat între ele ca mărgelele pe ață. Fiindcă nu se poate altfel! Când dorești din tot sufletul să zbori, mai mult, să faci din zbor o profesie în viață, răscolirile ce produce asupra ta cel dintâi zbor

în dublă comandă sunt unice pentru fiecare, dar identice cu ale celorlalți, ca senzații noi, ca beție a zborului.[27] Acest „botez al aerului" este determinant, de cele mai multe ori, pentru etapele viitoare; viața aspră și austeră a aerodromurilor este practic anulată de această frumusețe unică, dătătoare de energii nebănuite, a zborului.

Fini psihologi, ajutați și de o tradiție îndelungată, instructorii de zbor au „botezat" și în acel an, 1939, pe cei care aspirau la acest nobil blazon, acela de *aviator*. Din păcate, aspiranții din seria a doua a Școlii de Ofițeri Aviație nu au mai beneficiat de un astfel de tratament în toamna anului 1939.[28] Vor fi răsplătiți din plin în primăvara și vara anului viitor, când zborurile pe aerodromul Otopeni vor deveni... pași pentru noua profesie. Ce mult mai era până atunci! Mai ales când colegii din „prima serie" nu conteneau să se laude cu „isprăvile" lor în aer, ba chiar imaginau (psihologic, fenomenul este firesc în colectivitate) felurite situații critice, gen „Bă, era cât pe ce să intrăm în vrie!" ș.a.m.d. Bucuria zborului, farmecul său sunt prea mari, cu trăiri profunde, de neuitat, ca să asemănăm comentariile celor care le-au trăit cu, bunăoară, lăudăroșenia vânătorilor ajunși în inima codrilor seculari...

Duminică, 15 octombrie 1939, a avut loc mutarea de la Otopeni la Cotroceni a celor din mereu pomenita „prima serie", după ce în ziua precedentă, făcuseră baia săptămânală la Spitalul Militar Central. În după amiaza zilei de duminică, 15 octombrie 1939, prima învoire în oraș. Săptămâna ce a urmat a fost „infernală", marșuri și salturi pe câmpul Cotrocenilor, la Ghencea, spre comunele Militari și Roșu, de dimineață până la prânz, pe secții (plutoane-n.n.), cu toți elevii anului întâi din ambele serii. Motivul era mereu amintit: „Cum vrei, elev, să te călești pentru război fără să te fi ros vreodată bocancul!" Cei din prima serie regretau amarnic cele peste patruzeci de zile petrecute la Otopeni. Și acolo făceau instrucție de front „la cataramă", dar se abăteau și pe la ferma Ștefănescu, unde, la prețuri mici, găseau permanent brioși și lapte bătut.[29] Aici doar câmp, câmp, câmp... presărat cu gunoaie, tranșee de exercițiu săpate de soldați, lăcașuri individuale de tragere. „Comentam mai mult în gând: „Aviație ți-a trebuit, ai dat de pifăneală!" Dar a doua zi o luam iarăși de la capăt."[30]

Între timp, elevii din anul întâi au reușit să se edifice cu multe aspecte din Școală. Mai întâi faptul că toate activitățile de învățământ, cazare etc. se desfășurau în clădirea centrală, pe cele trei nivele. La parter erau sălile de clasă ale anului doi (trei, după cum le plăcea lor să spună), apoi laboratoarele, biblioteca, sala cu mese (sau cazionul).

La etajul întâi funcționau birourile comandantului școlii, adjutantului său și directorului de studii, sălile de clasă ale anului întâi cu cele trei divizii/diviziuni A,B și C. Tot la etajul întâi se afla cancelaria profesorilor, în partea unde erau birourile conducerii Școlii. Accesul în această parte a clădirii la etaj se făcea pe o scară largă, evazată în partea de jos, cu un hol de intrare spațios. Elevii, indiferent de an, nu aveau acces pe aseastă scară, fiind aspru pedepsiți dacă o făceau. Pedepse? Câte pedepse nu sunt în lumea cazonă? Servicii peste rând la curățatul alimentelor la bucătărie, alături de soldații destinați special în acest scop; servicii peste rând planton de noapte la dormitoarele colegilor tăi (un serviciu de planton-trei ore); alte diverse corvezi, peste rând, la curățenia încăperilor, platoului de adunare etc.; arest, cel puțin 24 ore la arestul Școlii ș.a. Nu mai încape îndoială, toate aceste pedepse, primite pentru încălcarea și a altor multe interdicții, erau aduse la cunoștiința escadrilei de elevi pe anul de studii sau, de la caz la caz, pe Școală, iar pe secție/diviziune era ceva curent. Suita unor astfel de împrejurări lăsa deseori impresia că problemele cele mai presante erau cele de disciplină cazonă și nicidecum activitatea de învățământ, stadiul de pregătire teoretică și practică a elevilor, care se considera rezolvată de la sine, prin osârdia profesorilor.[31]

La etajul trei al clădirii erau dormitoarele elevilor, în fiecare dormitor erau elevii unei diviziuni. Dormitorul, dotat cu două sobe din teracotă imense, avea paturi metalice, unele suprapuse, cu pături și cearceafuri tip, cu saltele din lână sau bumbac, ciubucite. Lenjeria de pat se schimba în fiecare săptămână, sâmbăta, când era ziua de curățenie generală, în după amiaza zilei, iar pijamalele (un fel de cămașă fără guler și izmene cu sfoară) se schimbau la două săptămâni. În dormitor se mai aflau rastelele cu armamentul individual (din 1940, carabina Z.B. cu încărcare semiautomată), câteva dulapuri pentru ținuta de oraș, precum și taburetul pentru hainele dezbrăcate în timpul nopții și împachetate după tipicul cazon. Curățenia dormitorului și a dependințelor se asigura de către elevi, zilnic, prin programul de dimineață, înainte de gustarea de dimineață și cursuri.[32]

Cât privește sălile de clasă, acestea erau spațioase, foarte luminoase, înalte, ca de altfel toate încăperile (pentru a asigura, între altele, necesarul în metri cub de aer pe persoană prevăzută în regulamentul de ordine interioară!), cu mese cu pupitre, a câte doi elevi la o masă și scaune din lemn cu spătar. Rechizitele școlare (caiete de notițe, creioane, cerneală etc.) se primeau periodic de către fiecare

elev, după necesități, fără restricții deosebite. La fel cazinoul (sala cu mese) era spațios, luminos, cu parchet pe jos, ca toate încăperile, cu mese lungi, a câte șase-opt elevi, cu scaune cu spătar. Masa, de trei ori pe zi, gustoasă, relativ suficientă, cu pâine la discreție.[33]

Elevii au înțeles lesne că acestea erau condițiile și locul unde timp de doi ani (de fapt numai pe durata cursurilor teoretice din timpul iernii) aveau să trăiască și să-și desfășoare activitatea. Aproape fiecare cotlon, inclusiv în pod, era cercetat, cunoscut, din pură curiozitate. Doi ani împreună la mai toate activitățile, doi ani în aceeași sală de clasă, în același dormitor, la zbor etc. înseamnă enorm. Comunitatea „față către față" nu te iartă pentru greșeli de comportament, nu te lasă pradă gândurilor solitare mai mult decât trebuie și are respectul pentru intimitatea fiecăruia. În doi ani împreună se pot șlefui caractere, se dobândesc desprinderi, se conturează legături sufletești trainice...

2. Farmecul zborului

Marți, 31 octombrie 1939, au început cursurile propriu zise, conform orarului săptămânal și lunar: tactica armelor; corespondență militară etc.[34] Toată ziua precedentă, dimineața a fost consumată cu deschiderea anului școlar, pe platoul de adunare, timp de două ore, apoi, pe escadrile și secții, diverse comunicări de ordine și definitivarea măsurilor organizatorice. Comandantul Școlii, căpitanul comandor *Gheorghe Davidescu* după ce a primit raportul comandanților de escadrile și a asistat la Te Deum-ul prilejuit de acest evenimet, a rostit un scurt discurs. A amintit elevilor că datoria lor de căpetenie este de a învăța temeinic cursurile ce se predau și că „farmecul zborului" constă „numai și numai în cunoștințe teoretice solide." Apoi a vorbit de ordine și disciplină, de războiul care este „lângă granițele noastre."[35] Au urmat: defilarea pe escadrile, cu drapelul Școlii în frunte; depunerea armamentului individual (la rastelele din dormitor); organizarea pe diviziuni (repartiția rechizitelor, alegerea colegului de bancă etc.); comunicarea de ordine ș.a.[36]

Dăm mai jos, în ordine alfabetică, tabelul Diviziunii C din anii 1939-1941 al elevilor Școlii de Ofițeri Aviație:

1. Bădulescu T. Mircea,	5. Cotea I. Nicolae,
2. Constantinescu C. C-tin,	6. Dragomir P. Constantin,
3. Constantinescu P. Corneliu,	7. Gavriloiu G. Ioan,
4. Cioroiu I. Ioan,	8. Georgescu N. Costin,

9. Giurgea M. Ioan,
10. Ionescu F. Gabriel,
11. Jecu R. Vasile,
12. Maxim E. Nicolae-Sixtus,
13. Mogoș N. Nina,
14. Oniceanu Gh. Marcel,
15. Panait C. Ioan,
16. Paraschivescu T. Mircea,
17. Patrichi Gh. Anton,
18. Paulian M. Ioan,
19. Păun P. Vasile,
20. Pâslaru V. Vasile Ion C-tin,
21. Popescu C. George,
22. Sârghi V. Mircea Nicolae,
23. Scurei P. Dumitru,
24. Secărescu C. Constantin,
25. Sobieschi I. Florin,
26. Stănculescu St. Gheorghe,
27. Ștefănescu T. Gheorghe,
28. Stoian Șt. Dan,
29. Taină P. Vladimir Petre
30. Taraze G. Vasile,
31. Ticușanu I. Moise,
32. Triță D. Marin,
33. Țiței Tr. Nicolae,
34. Vasiliu C. Mircea,
35. Vlaiculescu A. Pretorian.[37]

La 30 octombrie 1939, elevii anului întâi au mai fost anunțați că pe durata celor doi ani de studii au de parcurs nici mai mult nici mai puțin decât 34 discipline de învățământ, din care 9 pe durata a doi ani, la care se adaugă note (medii) pe Grup și pe Școală la: Instrucția militară; Regulamente și educație militară; Purtare; Rânduiala și curățenia; Aptitudini speciale. Cele 34 de discipline teoretice de învățământ erau structurate pe trei categorii: A) cunoștințe de cultură generală; B) cursuri de cultură militară/cursuri principale de specialitate aeronautică; C) cursuri de cultură militară/cursuri ajutătoare. În prima categorie intrau: a) *în anul întâi*: Algebra superioară; Analiza matematică; Mecanica generală; Limba germană; Limba franceză; *(b) în anul doi*: Rezistența materialelor; Fizico-chimice; Limba germană; Limba franceză. În categoria a doua, aceea a cursurilor principale de specialitate aeronautică intrau: a) *în anul întâi*: Tehnologia meterialelor; Aerodinamică; Construcții de avioane; Instrumente de bord și accesorii; Tir aerian; Navigație aeriană; Meteorologie aerodinamică; Motoare de aviație și termodinamică; Apărarea contra aeronavelor (A.C.A.); Georgrafie aeronautică militară; Forțe aeriene; b) *în anul doi*: Infrastructură aeronautică; Aerostatică; Foto-aeriană; Radioelectricitate și instalații de bord; Bombardament aerian; apoi cursurile din anul întâi: Instrumente de bord și accesorii; Tir aerian; Navigație aeriană; Meteorologie aeronautică; Motoare de aviație și termodinamică; Forțe aeriene. Pentru ca în categoria a treia, aceea a cursurilor (militare) ajutătoare să intre: a) *în anul întâi*: Tactica infanteriei; Tactica artileriei; Tactica cavaleriei; Tactica armei chimice; Organizarea terenului; Topografia și utilizarea

hărților; Scripte și corespondență militară; b) *în anul doi*: Tactica generală și servicii; Legături și transmisiuni; Geografia militară; Conferințe de educație militară; precum și cursul din anul întâi: Topografia și utilizarea hărților.[38]

Sunt lesne de observat cel puțin două aspecte privitoare la disciplinele de învățământ: a) caracterul politehnic a mai mult de jumătate din cele 34 de cursuri; b) evantaiul larg al cursurilor ajutătoare de cunoștințe militare generale, strict necesare oricărui ofițer. Vom mai spune că în stabilirea mediilor anuale pe disciplinele de învățământ se aplicau coeficienți multiplicatori, derivați din importanța respectivei discipline teoretice pentru procesul de formare a ofițerilor naviganți. Acești coeficienți erau, la aceeași disciplină de învățământ, relativ diferiți de la un an de studiu la altul. Să dăm câteva exemple. În anul întâi: coeficient 6 la: Forțe aeriene; Aptitudini speciale; coeficient 5 la: Tir aerian; Navigație aeriană; Apărarea contra aeronavelor ș.a.; coeficient 4 la: Aerodinamică; Construcții de avioane; Motoare de aviație ș.a.; coeficient 3 la: Algebră superioară; Analiză matematică; Mecanică generală; Tehnologia materialelor; Instrumente de bord; Meteorologie aeriană ș.a. Pentru ca în anul doi de studii să fie: coeficientul 6 la: Bombardament aerian; Tir aerian (coeficient 5 în anul întâi); Navigație aeriană; Aptitudini speciale; Purtare; coeficient 5 la: Radioelectricitate și instalații de bord; Instrumente de bord; Meteorologie aeronautică (coeficient 3 în anul întâi); Motoare de aviație; Forțe aeriene ș.a.m.d. În total, pe anul de studii, suma coeficienților era una sută.[39]

Cert este că programa de învățământ se prezenta încărcată, atât ca număr al disciplinelor de învățământ, cât și, mai ales, al volumului mare de informații noi de specialitate. Mai mult, pe drept, profesorii militari și civili, nu operau nici un fel de rabat la materiile principale de specialitate, îndeosebi. Se amintea mereu un mai vechi odagiu, rezultat din practica îndelungată: *zboru-i zbor, cartea-i carte, una fără alta nu se poate*.[40]

După primul curs de Aerodinamică, din ziua de luni 6 noiembrie 1939, elevilor le cam pierise pofta de aviație. Tabla se umplea de formule matematice, iar fenomenul fizic abia de se deslușea din noianul necunoscutelor din ecuațiile lui Euler.[41] Elevul Ioan Dobran a notat în *Jurnalul* său: „Înspăimântător!"[42] Dar treptat, treptat lucrurile au intrat în normal, în sensul că suita noțiunilor și fenomenelor specifice aviației dobândeau un conținut concret, cu reprezentări clare în dinamica fenomenelor fizice. Ca urmare, și atmosfera în rândul elevilor a devenit

mai destinsă, șotiile se țineau lanț, elevii obțineau deja primele note la disciplinele de învățământ. Maxim E. Nicolae Sixtus își amintește: „Mircea (T. Bădulescu) stătea în banca întâi, în fața mea. Îi vedeam mișcările, îi auzeam șoaptele pline de ironie la adresa profesorilor care le meritau. Scurte, precis plasate. Profesorului de matematică, în vârstă, care explica după notițe (N. Dumitrescu-n.n.), îi încurca foile. Căci le punea pe pupitrul lui Mircea. Sau îi ascundea câte o filă. Și tot Mircea i-o găsea, pe sub o bancă, spre fericirea profesorului scăpat de încurcătură."[43]

La 27 octombrie 1939 elevului Mircea T. Bădulescu i s-a întocmit *Foaia matricolă*, document prim la *Memoriul personal*, care îl va însoți în întreaga sa carieră militară, data fiind menționată expres. În *Foaia matricolă* erau consemante: numele și prenumele, naționalitatea română, religia creștină ortodoxă, data și locul nașterii, prenumele părinților, Teodor și Sofia, ultimul domiciliu: Buzău, str. Dimitrie Strurdza nr.26.[44] O rubrică specială preciza *semnalmentele*, astfel: talia-mijlocie; ochii-albaștri; părul-negru; nasul-potrivit; bărbia-rotundă; gura -potrivită; semne pariculare -o aluniță în parte dreaptă a bărbiei.[45] Se mai preciza distinct (ulterior): „Depus jurământ, 3 dec.1939 / p(roces) v(erbal) nr.1 / 1939 // Cdt.Esc.II Elevi / Cpt. T(itus) Ceaușu."[46]

Festivitatea depunerii Jurământului a fost somptuoasă, pe măsura evenimetului. Data de 3 decembrie 1939 a fost într-o duminică. Toată ziua de sâmbătă 2 decembrie 1939 a fost consacrată pregătirilor, până la epuizarea fizică a elevilor: repetiția generală, cu fanfara, pentru primirea ministrului Aerului și Marinei, generalul adjutant Paul Teodorescu; defilarea „ca la carte" a escadrilelor de elevi, cu Drapelul Școlii în frunte; curățenie „farmacie" în sălile de clasă, în dormitoare și pe sectoarele fiecărei secții; curățirea „lună" a armamentului individual; aranjarea și călcarea ținutei de oraș cu care se defila, plus baia săptămânală la Spitalul Militar Central. Seara, după stingere, nimănui nu i-a mai ars de șotii (mutarea paturilor cu cei care dorm adânc, mustăți cu cărbune sub nas etc.), au adormit cu toții buștean, inclusiv plantoanele picau de somn...

Jurământul s-a depus în fața preotului și a comandantului Escadrilei de elevi anul I, căpitan aviator Titus Ceaușu. La secția a III-a (Diviziunea C), alături de comandantul escadrilei de elevi era prezent și comandantul secției, sublocotenetul Iliescu Gh. Petru, provenit din infanterie, un admirabil instructor, ulterior confirmat în Aeronautică.[47] Textul Jurământului depus a fost:

„Pe Dumnezeul Nostru cel Atotputernic,

Jur credință Majestății Sale Regelui Carol al II-lea și supunere legilor și îndatoririlor militare atât în timp de pace cât și în timp de război.

Așa să-mi ajute Dumnezeu!"

A semnat apoi fiecare în *Foaia matricolă pentru Jurământ.*[48]

Au rostiti apoi scurte cuvântări comandantul Școlii, căpitan comandor Gheorghe Davidescu, comandorul aviator Emanoil Ionescu, care îl însoțea pe ministrul Aerului și Marinei, generalul adjutant Paul Teodorescu, apoi, la urmă, și acesta. Fiecare dintre cei care au vorbit a ținut, în mod firesc, să îi felicite pe elevii din anul întâi care au depus Jurământul, întrucât acest moment este „sfânt în viața fiecărui bărbat devenit militar (căpitan-comandorul aviator Gh. Davidescu)", abordând apoi teme la ordinea zilei: războiul în Europa, amenințările asupra statului român, grija pentru apărarea Țării ș.a.[49] „Evident, atât pe generalul Paul Teodorescu cât și pe comandorul aviator Emanoil Ionescu îi vedeam pentru prima dată. Atunci nici nu bănuiam că doar peste doi ani, pe front, și până la sfârșitul războiului aveam să-l văd și să-l întâlnesc atât de des pe Pipițu (porecla renumită în Aeronautică a comandorului aviator, ulterior general aviator Emanoil M. Ionescu), care ne era șef superior, comandantul Corpului Aerian Român, un om de toată isprava căruia aviatorii și Aviația Română îi datorează enorm, cu toate că unii l-au condamnat verbal că a intrat în guvernul Petru Groza la 6 martie 1945 ca subsecretar de Stat al Aerului. A intrat fiindcă i s-a cerut, nu fiindcă a voit el. La data aceea se afla pe frontul de Vest, la Miskolc, unde era comandamentul Corpului 1 Aerian Român. Generalul Paul Teodorescu, un om integru, susținător devotat al Regelul Carol al II-lea, a demisionat odată cu venirea generalului Ion Antonescu la conducerea statului român. L-am mai văzut după război, prin anii '60 și ulterior. A murit în ianuarie 1981 la peste 90 de ani, fiind înmormântat la Mănăstirea Dintr-un Lemn, Vâlcea."[50]

După vacanța de Crăciun 1939 elevii nu au avut practic răgazul să constate, intrați în anul 1940, cum deja au ajuns în primăvară, venită destul de devreme în acel an, chiar de pe la începutul lunii martie. La clasă, dascălii nu se grăbeau cu desfășurarea programei de învățământ, în schimb caietele cu notițe se umpleau văzând cu ochii, unul după celălalt. Când vreunul din elevi, fie obosea, fie visa privind către cadrul însorit al ferestrei, vocea celui de la catedră, explicând o planșă complicată cu funcționarea unui motor de avion cu 12 cilindri în V și

răcirea cu lichid, îl atenționa fără menajamente: „Scrie elev, scrie că la examen tot pe pereți o să te uiți!”[51] Că elevii așteptau cu nerăbdare practica de zbor, care avea să vină abia în luna aprilie, după examenele teoretice, și asta era adevărat. Profesorii știau dintr-o experiență veche acest fapt, de aceea nu le lăsa nici o clipă de reverie în timpul orelor la clasă, dimineața, cât și după amiaza, fie la studiul individual (i se spunea și meditație), fie la sălile de specialitate, după cum erau orânduiți prin program. Pentru că, în conformitate cu programul Școlii, de dimineața de la deșteptare și până seara la stingere, în afara celor nouăzeci de minute după masa de prânz, timp liber practic nu era, la dispoziția fiecăruia, cel puțin acum în anul întâi, când elevii erau considerați tacit sau nu „boboci”.[52]

Cele aproape două săptămâni cât au durat lucrările speciale scrise și orale la Algebră superioară, Mecanica generală, Aerodinamică, Instrumente de bord, Tir aerian, Navigație aeriană și Forțe aeriene, în total șapte discipline de învățământ, au trecut incredibil de repede, nefiind situații „critice” (restanțieri) la diviziunile A, B și C ale anului întâi elevi. Între timp, aerodromul Otopeni, bogat la acea dată în felurite băltoace, se zvânta pentru atât de așteptata practică de zbor a elevilor, începând cu 1 aprilie 1940.[53]

Dăm mai jos situația școlară a elevului Bădulescu T. Mircea, pe anul școlar 1939-1940, cu notele parțiale și mediile obținute, pe discipline de învățământ, fără a preciza coeficientul multiplicator și produsul acestuia cu media parțială, astfel:[54]

Denumirea cursului Anul I, 1939-1940	**Note parțiale**	**Medii parțiale**
Algebra superioară	5,6,4,5	5,00
Analiză matematică	6,7	6,50
Mecanică generală	7,7,7,5,6	6,40
Limba germană	7,8	7,50
Limba franceză	8	8,00
Tehnologia materialelor	7	7,00
Aerodinamică	6,8,8,1	5,75
Construcții avioane	10,10	10,00
Instrumente de bord	9,8,7	8,00
Tir aerian	5,5,6,4	5,00
Navigație aeriană	7,7,9	7,66
Meteorologie aeronautică	9,8	8,50
Motoare de aviație	8,8	8,00
Apărarea contra aeronavelor	9	9,00
Forțe aeriene	7,7,9,8,7,8,8	7,71
Tactica infanteriei	7,6,8	7,00
Tactica artileriei	7,8	7,50
Tactica caveleriei	7,7	7,00
Tactica armei chimice	8	8,00
Organizarea terenului	9,7	8,00
Topografia și utilizare hărți	7,7	7,00
Scripte și corespond. milit.	7,7	7,00
Instrucție militară	7	7,00
Purtare	6,6,6	6,00
Rânduiala și curățenia	7	7,00
Aptitudini speciale	7,7,7	7,00

Acest palmares de note și medii (22 discipline de învățământ cotate individual, iar ultimele 4 discipline cotate colectiv pe secții, escadrile și șoală) ale elevului Bădulescu T. Mircea s-au finalizat în următoarea situație centralizatoare:

-Media de promovare: 7,35

-Clasificat al 29 din 105.[55]

Se poate spune că elevul Mircea T. Bădulescu a obținut în anul școlar 1939-1940 un rezultat final deosebit, dovedind, între altele, felul ales al său, matur, de a aborda activitatea de învățământ, deprindere de excepție dobândită în acest sens în anii 1930-1938 la Liceul de băieți „B.P. Hasdeu” din Buzău. Când, în vară, după practica de zbor și încheierea anului de învățământ li s-au anunțat mediile de promovare în anul doi de studii și clasificația realizată de fiecare, bănuim că elevul Mircea T. Bădulescu s-a bucurat sincer. „În clasa sa (diviziunea C) era printre cei mai buni. Pe primul loc se situa elevul Pâslaru V. Vasile, care a absolvit Școala ca șef de promoție, dar, din păcate, între ofițerii aviatori nenaviganți. El urma în paralel cursurile la Politehnică, devenind inginer, și avea și un oarecare defect de vorbire, altfel un om de o inteligență sclipitoare, aproape ieșită din comun. El era șeful clasei (diviziunea C), dar cel care făcea toate oficiile în locul său era elevul Stoian Dan, care era la fel de bun la învățătură, s-a clasificat pe locul zece la absolvirea Școlii, în plus era extrem de energic, ager în toate împrejurările, cu dicție bună când comanda la instrucția de front. A făcut războiului la Grupul 5 Bombardament Greu

și a scris o carte superbă despre acest Grup. În mod practic el era liderul informal al diviziei C, fiind și absolvent al Liceului militar din Iași. Era un pui de moldovean, scund ca statură, calm din cale afară, bun la suflet, coleg și prieten deosebit. Nu era invidios și în orice moment era dispus pentru a-și ajuta colegii. A făcut războiul și în Est și în Vest, fiind scos din armată în anul 1951, cu aceeași nenorocită literă f. a art.40 din Statutul Corpului Ofițerilor, intrucât provenea dintr-o familie „mic burgheză" și luptase „la bombardament" pe frontul de Est."[56]

Să notăm între altele, că disciplina de învățământ Aptitudini speciale, la care se acordau note „pe Școală", viza o multitudine de aspecte, unele știute de elevi, altele nu, între care: conduita generală ca viitor ofițer aviator, unde aceștia erau, la acea dată, parte din elita Armatei; spiritul de colegialitate, de grup sau „spiritul de corp", cum se spunea atunci; dragoste pentru aviație, pasiunea cunoașterii „secretelor" acesteia; educația civică, națională, românească ș.a.m.d.[57] Este drept, notele la această disciplină, mai mult comportamentală decât de cunoștințe științifice, deși individualizate, erau doar „orientative" asupra elevului în cauză și evident, subiective, cu tot efortul șefilor direcți (de secție, de escadrilă), care le acordau, de a fi obiectivizate.[58]

Deja la 31 martie 1940 elevii anului întâi erau instalați pe aerodromul Otopeni, în cabanele de acolo, pentru practica de zbor, care va dura mai bine de șase luni, până vineri 6 octombrie 1940 când au plecat în vacanță, timp de douăzeci de zile. „Șase luni de zbor aproape zilnic! Un program destul de încărcat dar care a trecut ca un vis! Am trăit în aceste șase luni o experiență de viață unică în felul ei. Bravii noștri instructori de zbor, căci nu le pot spune decât bravi, adevărați eroi, au muncit cu fiecare în parte zi de zi și ne-au scos la simplă comandă mai întâi pe superbul avion de școală *Fleet F10G*, apoi pe *Potez XXV*. Știți ce înseamnă să zbori în simplă comandă? Să simți avionul cum, sub tine, ascultă comenzile tale, face viraje line, urcă, coboară, e adus la aterizare ca o pasăre ce se așează din zbor pe pământ? Așa ceva, bucuria sufletească ce te cuprinde și aproape îți ia mințile de atâta beatitudine este realmente greu de descris. Chiar dacă în timp uiți, și uiți detaliile acelor prime zboruri în simplă comandă, rămâne în suflet și în amintire un fel de dulceață fără seamăn, de nedescris. Să știți că această stare sufletească deosobită am trăit-o fiecare dintre noi, nu numai eu. Și Gicu Bădulescu, și Pasăre și Cornel (Constantinescu) și Anastasescu, asta ca să mă refer la colegii buzoieni, care în adolescența noastră am văzut atâtea și atâtea avioane decolând și aterizând. De aceea am zis și zic: instructorii noștri de zbor, în comportamentul lor simplu, uluitor de firesc, au fost niște eroi, ne-au învățat, cu răbdare diabolică, să stăpânim un avion. Să îl decolăm, să îl zburăm și, mai ales, să îl aterizăm. Căci aterizarea e totul, la urma urmei, în aviație. Da, Gicu Bădulescu avea un calm fantastic, ca și mine. Îl țin mai bine minte de la Gimbav, unde am făcut punct de zbor în comun, ba chiar am zburat împreună. Căci atât pe Otopeni, cât și la Ghimbav, eram împărțiți pe puncte de zbor, câte circa zece elevi, cu unu-doi instructori de zbor pe punctul de zbor. De multe ori, instructorul de zbor ateriza câte un elev și fără nici un fel de pauză o lua de la capăt cu un altul. Și asta circa șase-opt ore pe zi. Adevărați eroi! Lor le mulțumesc că am ajuns aviator. În memoria lor, nu odată creștinește mă închin."[59]

Atunci, pe aerodromul Otopeni elevilor li s-a dat un fel de registru, numit *Carnet de zbor*, fiind obligat fiecare să îl numeroteze filă cu filă „ca la armată", în dreapta sus, cu cerneală neagră, și să scrie numele și prenumele cu inițiala tatălui pe coperta din carton duplex. Li s-a explicat din nou (luaseră cunoștință de aceasta la cursul Scripte și corespondență militară) că nu au voie să rupă file din *Carnet*, să-l completeze ingrijit, zilnic, și să-l păstreze „ca ochii din cap", toată viața, întrucât este „document oficial", care „te arată cine ești."[60]

În vâltoarea vremurilor, ca prin minune, *Carnetul de zbor* al căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu s-a păstrat în bune condițiuni și se află în prezent în arhiva familiei. Este un document de mare valoare istorică pentru activitatea de aviator a titularului .[61] Pe coperta din carton, aflăm următorul înscris: „Elev: 1.X.1939 / Adjutant maj. 10.V.1940 / Slt. av. 10.V.1941 / Lt. av. 23.III.1944 / Cpt. av. 16.IX.1944 // BĂDULESCU T. MIRCEA GH."[62] Evident, datele menționate au fost completate ulterior. Timp de zece ani (1940-1950) acest *Carnet de zbor* a fost purtat de Mircea T. Bădulescu împreună cu obiectele sale personale atât pe frontul de Est cât și pe frontul de Vest, precum și după război până când în aprilie 1950 a fost oprit de la zbor. Scrisul delicat al lui Mircea T. Bădulescu, împreună cu ștampilele de rigoare aplicate peste semnătura olografă a șefilor săi, atestă autenticitatea acestui document, fără de care, în adevăr, un pilot, mai ales un pilot de război, nu poate demonstra „cine este".[63]

Duminică, 1 aprilie 1940, elevul Mircea T. Bădulescu a efectuat primul zbor din viața sa. Un zbor numit „de aclimatizare", cu avionul *Fleet F10G* nr.187, timp de zece minute la înălțimea de 200 metri,

instructor de zbor: adjutant aviator Răutzoiu.[64] Cum va fi reacționat elevul Mircea T. Bădulescu în această împrejurare unică în felul ei? Din păcate nu știm, nu avem nici un fel de mărturie scrisă sau orală. În mod sigur, absolut normal: cu bucurie, cu entuziasm, cu acea dulceață în suflet specifică unor satisfacții noi. În pofida faptului că Mircea T. Bădulescu (avea deja 22 de ani împliniți la 1 noiembrie 1939) fusese marcat în adolescența sa de multe vicisitudini, știa să se bucure, adică să reacționeze firesc, tinerește, în fața noilor descoperiri. Descoperea că zboară, că poate să zboare, că avionul zboară![65]

A urmat apoi o perioadă asiduă de zbor, cu circa patru zile de zbor pe săptămână. Astfel, în luna aprilie 1940 a totalizat 14 zile de zbor, în dublă comandă, cu șase ore și treizeci de minute, cu 33 de aterizări, instructor de zbor fiind adjutantul șef Ivănescu.[66] Până la 13 iunie 1940 elevul Mircea T. Bădulescu a totalizat 34 zile de zbor, cu 139 aterizări, din care 30 efectuate de instructor și 109 aterizări efectuate sub supravegherea instructorului, în dublă comandă. Printre instructorii de zbor, câțiva din Misiunea italiană aflată pe aerodromul Otopeni: căpitanul Meille, sergentul major Dussa Giovani, sergentul Giovani Manzi.[67] Ca urmare, la 13 iunie 1940, comandantul Escadrilei 4 Pilotaj, căpitanul aviator Traian A. Gavriliu nota în *Carnetul de zbor* al elevului Mircea T. Bădulescu cea dintâi izbândă a noului învățăcel în zbor aviatic: „Astăzi 13.VI.'940 după 109 duble comenzi în 19 ore și 45 minute elevul (Mircea T. Bădulescu-n.n.) a trecut la simplă comandă pe avion *Fleet F10G*"[68] A semnat și a pus ștampila rotundă cu legenda: „România. Școala Ofițeri av. Regele Carol II / Escadrila 4 Pilotaj"[69]

Pentru ca luni, 25 iunie 1940, după un zbor în dublă comandă, timp de douăzeci de minute, cu trei aterizări, instructor fiind adjutantul aviator Ispas, elevul Mircea T. Bădulescu să realizeze „minunea" mult visată de el și de toți colegii săi: *simpla comandă*-cu avionul *Fleet F10G* nr.190, timp de 65 minute, la înălțimea de 150 metri, cu 13 aterizări.[70] La ultima aterizare, a 13-a, fără a fi cu ghinion, colegii de la punctul de zbor i-au pregătit tradiționalul „pat" cu scaieți (în lipsa lor, cu diferite vreascuri și ierburi uscate închipuind scaieții) l-au înșfăcat de brațe și de picioare și după ce l-au legănat deasupra vreascurilor l-au azvârlit în sus pentru ca să cadă cât mai exact pe mormanul de uscături... Strigătele de bucurie ale colegilor nu conteneau, în chip firesc. Adunat de pe vreascuri, noul „botezat" cu adevărat în tainele zborului a fost strâns în brațe de i-au trosnit oasele de către toți colegii de la punctul de zbor. Așa ceva nu se uită! Așa ceva este unic! De tratamentul acesta a beneficiat fiecare dintre noii veniți în lumea atât de captivantă și grea a piloților aviatori.[71]

În ziua următoare, marți, 26 iunie 1940, elevul Mircea T. Bădulescu a efectuat cu același avion *Fleet F10G* nr.190, timp de 60 minute, de la înălțimea de 150 metri nu mai puțin de 15 aterizări în simplă comandă, apoi un zbor în dublă comandă, timp de 25 minute cu două aterizări, instructor de zbor fiind același adjutant aviator Ispas, care l-a scos la simplă.[72] Probabil că „Meșterului" nu i-a plăcut ceva de la obligat să aterizeze de 15 ori pe durata unei singure ore, adică la fiecare patru minute sau pur și simplu să își întipărească bine în minte manevrele pentru o aterizare perfectă. În adevăr, aterizarea rămâne „secretul" fiecărui zbor! Un fost instructor de zbor, timp de opt ani, 1928-1936, la Școala de Pilotaj de la Tecuci, locotenetul aviator Mihail Pavlovschi (din 1992, general aviator), care zbura câte opt și zece ore pe zi în dublă comandă, afirma în carte sa scrisă la 95 de ani: „Zborul în dublă comandă cu elevii este total diferit de zborul de unul singur. Într-un zbor în jurul aerodromului, aterizarea este cea mai grea. Întâi, după al 4-lea viraj, trebuie să apreciezi corect momentul de reducerea motorului pentru pantă și apoi pentru palier, ușor, fără să simți atingerea pământului. În aceasta constă toată munca grea a instructorului pentru formarea unui pilot, ca să aibă viață lungă în siguranța zborului, de care TU (instructorul de zbor-n.n.) ești răspunzător."[73] Distinsul general se confesa, între altele: „A zbura este știință, dar mai mult artă. Trebuie să simți avionul, să simți zborul... N-ai acest simț, această artă de a aprecia tot ceea ce este în jurul tău, este mai bine să practici altă meserie! Meseria de aviator pilot nu numai că este extrem de grea, cu enorm de multe privațiuni, dar ea te alege pe tine, nu tu pe ea. De aceea, când instructorul de zbor te scoate la simplă își asumă o mare răspundere. Răspunderea lui este să-ți dea brevet pentru viață, nu pentru moarte."[74]

Între timp s-au petrecut lucruri grave pentru Țară, aflate la Otopeni cu vădită îngrijorare, în chiar zilele ce au urmat evenimentelor. La 26 și 28 iunie 1940, ultimatum-urile guvernului sovietic prin care ni s-a răpit nordul Bucovinei și Basarabiei. Marți, 3 iulie 1940 clopotele tuturor bisericilor au umplut văzduhul cu dangătul lor îndurerat. În amiaza zilei s-a păstrat un moment de reculegere pentru provinciile românești Basarabia și Bucovina de nord ocupate de trupele Armatei Roșii... Era limpede că vremurile au ajuns să fie foarte grele, amenințările asupra României au devenit faptă! În săptămâna după 28 iunie 1940 câteva

zile nu s-a mai zburat. Îngrijorarea se citea pe chipul fiecăruia. Elevii au fost sfătuiți să își vadă de treburile lor, de soarta Țării are cine să se ocupe.[75] Apoi, în lunile iulie și august s-a zburat intens, cu două și trei ieșiri avion pe zi de fiecare elev, inclusiv în zilele de duminică. Ca urmare, același comandant al Escadrilei 4 Pilotaj, căpitanul aviator Traian A. Gavriliu semna și aplica ștampila în *Carnetul de zbor* al elevului Mircea T. Bădulescu, sub următoarea consemnare: „La 28.VIII.'940 elevul a terminat avionul școală *Fleet F10G* după 40,55 ore în dublă comandă cu 213 aterisaje; 22,30 ore în simplă comandă cu 130 aterisaje"[76]

Acest bogat palmares avea, dincolo de laconismul cifrelor (343 aterisaje!), începând cu 8 iulie 1940, un efort considerabil atât din partea elevului cât și, poate, mai ales, din partea instructorilor de zbor, de data aceasta numai ofițeri: locotenent aviator Stănescu Gh. Valentin, locotenent aviator Teodoru T. C-tin[77], controlul în zbor fiind executat de căpitanul aviator Popârda Gh. Vasile.[78] Zborul în dublă comandă cu locotenentul Stănescu Valentin a vizat în principal execuția maniabilităților, cu urcare până la 1500 metri înălțime și execuția unor viraje (în spirală) cât mai strânse, corecte. Apoi, toate aceste elemente de exercițiu, în simplă comandă, iar în dublă comandă ș.a.m.d., timp de cinsprezece zile de zbor, cu câte două-trei ieșiri avion pe zi și peste șasezeci de aterizări în totalul celor cinsprezece zile de zbor din luna iulie 1940. Programul de zbor cu locotenentul aviator Teodoru Constantin a vizat gama de acrobație aeriană atât de necesară unui pilot de război: looping, immelmann, răsturnare, ranversare etc., precum și exerciții de rezistență la/până la 2500 metri, în mod gradat, cu durata de circa două ore de zbor fără aterizare.[79] „Acrobația aeriană, numită prescurtat „gama" de la gama de acrobație aeriană posibilă în zbor ne plăcea foarte mult, deși era istovotoate ca efort psihic. I se mai zicea și „circ", întrucât, privite de la sol, evoluțiile aeriene erau spectaculoase, emoționante, superbe... La școala de la Nicolaev, în 1943, când am fost brevetați pe avionul de bombardament în picaj *Junkers Ju.87* „Stuka", instructorul de zbor, un neamț tare simpatic, îi ziceam Toni, locotenentul Anton Andorfer făcea asta cu noi tot timpul, „circ", el zicea „țircus". S-a dovedit atunci valoarea deosebită a instructorilor de zbor din Școala de Ofițeri Aviație sau de la Centrul de perfecționare de la Ghimbav. Nu știi acobație aeriană la perfecție, ca pilot de război, ești mort!"[80]

Așadar, la 28 august 1940 elevul Bădulescu T. Mircea a încheiat programul de zbor complet pe avionul de școală și antrenament *Fleet F10G*. În mod practic, nu a fost elev care să nu iubească „la nebunie" acest avion pentru finețea cu care zbura și răspundea la comenzi... O adevărată „prima dragoste" care nu se uită niciodată! A urmat în luna septembrie 1940 zborul pe avionul *Potez XXV*, cu instructor de zbor locotenentul aviator Stănescu Valentin, iar controlul, în dublă comandă, efectuat de căpitanul aviator Gavriliu Traian, comandantul Escadrilei 4 Pilotaj. Pentru ca la sfârșitul lunii septembrie și începutul lunii octombrie 1940, mai multe duble comenzi cu avionul *I.A.R.27*. La 4 octombrie 1940, căpitanul aviator Gavriliu Traian consemna în *Carnetul de zbor* al elevului Mircea T. Bădulescu: „Se certifică de noi că elevul a zburat în escadrila II-a instrucție: 5,20 ore pe avionul *Potez XXV*, din care 1,35 ore cu 20 aterisaje în dublă comandă și 3,45 ore cu 47 aterisaje în simplă comandă; 1,10 ore cu 14 aterisaje în dublă comandă pe avion *I.A.R.27*."[81]

Cu aceasta se încheia un an școlar rodnic ca activitate profesională, trist ca evenimente politice naționale și internaționale. Când, la 30 august 1940 se semna la Viena cedarea nordului Transilvaniei și încorporarea acestui teritoriu în statul ungar, cu sprijinul Germaniei, elevul Mircea T. Bădulescu tocmai terminase programul de zbor pe avionul *Fleet F10G* și începuse, în acea zi fatidică, zborul pe avionul *Potez XXV* nr.202 cu 9 aterizări în doar 35 minute, avându-l ca instructor de zbor pe locotenentul aviator Valentin Stănescu.[82] Peste patru ani, în septembrie 1944, locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu lupta cu avionul de bombardament în picaj *Junkers Ju.87* „Stuka" pentru eliberarea Transilvaniei, săvârșind fapte de eroism militar memorabile...

Cât timp au fost evenimentele din jurul datei de 6 septembrie 1940-abdicarea Regelui Carol al II-lea, revenirea pe tron a Regelui Mihai I, generalul Ion Antonescu devenit Conducător al Statului Român-, în chip evident, pe aerodromul Otopeni nu s-a zburat, îngrijorarea cuprinsese deopotrivă pe instructorii de zbor, cât și pe elevi. Dar au fost și puncte de speranță. „Ascultam la radio știrile, citeam prin ziare cuvinte de îmbărbătare."[83] Apoi, activitatea de zbor a cuprins în iureșul ei pe fiecare. În fond, asta era, acum, treaba lor, să învețe să zboare cât mai bine, perfect! Când, la începutul lunii octombrie 1940 programul de zbor s-a încheiat, nici nu-și dădeau seama cum au trecut așa de repede cele șase luni de practică, peste 180 de zile! Număra fiecare câte zile a zburat, câte ore „a stat în aer", câte aterizări a efectuat...Apoi, plecarea în vacanță i-a bucurat pe fiecare. „În tren, spre casă, noi buzoienii nu aveam altceva de discutat decât grozăviile

noastre în simplă comandă! Eram de acuma simpliști? Eram. Zburam? Zburam. Ce altă fericire era mai mare decât aceasta!”[84]

Reveniți din vacanță, elevii au intrat iar în iureșul activităților cazone, specifice. Dar, spre mirarea lor, lunile de la cumpăna anilor 1940/1941 au trecut repede, mai ales că o serie de evenimente au sacadat ritmul normal. Cutremurul de pământ din noaptea de 9/10 noiembrie 1940, ora 3.30, a afectat grav clădirea Școlii, dormitoarele îndeosebi, care erau la ultimul etaj. Apoi, scara principală de urcare la etajul întâi s-a prăbușit. Spaima fiecăruia dintre elevi a fost firească. Peste nici douăzeci de zile, moartea năprasnică a savantului istoric Nicolae Iorga a zguduit conștiințele. „Nimeni nu se aștepta la o astfel de crimă. În liceu citeam din cărțile sale, cei pasionați de istorie mai mult, alții mai puțin. Toată lumea știa despre el că fusese profesor și sfetnic al Regelui Carol al II-lea.”[85] În ianuarie 1941 acțiunea legionarilor a fost, de asemenea, zguduitoare, dar în alt plan. Răspunzând chestionarului, în *Autobiografia* sa, redactată la 12 aprilie 1951, deci peste zece ani și în alte condiții social-istorice, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu consemna: „Desfășurarea evenimentelor politice și mișcarea legionară în perioada premergătoare războiului am privit-o sub prisma și influența educației burgheze. Consideram juste pregătirile de război și acțiunile guvernelor de atunci, filo-germane. Din 1939 eram elev în Școala militară și venirea la conducere a guvernului legionar (14 septembrie 1940-n.n.), precum și rebeliunea din 1941 (21-23 ianuarie-n.n.) nu am privit-o cu încredere. De altfel, în Școală eram învățați cam în același fel; eram ținuți departe de orice fel de activitate politică, și mi se părea oarecum indiferent cine este la conducere. În timpul rebeliunii am fost ținuți în Școală, unde nu s-a produs nici o mișcare. Școala, prin elevi, a participat la paza șoselei București-Militari (azi bulevardul Iuliu Maniu-n.n.) pentru a opri pe legionarii care vroiau să fugă. Nu am rude legionari. În perioada dezvoltării lor, 1939-1941, fiind în Șc(oala) militară și neavând legături în afara cazărmii.”[86]

Abia la data de 30 aprilie 1941 elevul Mircea T. Bădulescu efectua primul zbor pe aerodromul Otopeni în acel an, pe avionul *I.A.R.27* nr.25, instructor de zbor fiind locotenentul aviator Valentin Stănescu.[87] Dar până atunci, trei luni intense de activitate școlară, cu luna aprilie 1941, rezervată, în principal, examenelor de absolvire, cu lucrări scrise și probe orale. Ca urmare, situația școlară pe anul doi de studii, 1940-1941, a elevului adjutant major (de la 10 mai 1940) Mircea T. Bădulescu se prezenta ca în tabelul alăturat.[88]

Denumirea cursului Anul II, 1940-1941	Note parțiale	Medii parțiale
Rezistența materialelor	5,7	6,00
Fizico-Chimice	7	7,00
Limba germană	8,7	7,50
Limba franceză	8	8,00
Infrastructura aeronautică	8	8,00
Aerostatică	8	8,00
Foto-Aeriană	7	7,00
Radio-electricitate	7	7,00
Instrumente de bord	7,50	7,50
Bombardament aerian	5	5,00
Tir aerian	9,9	9,00
Navigație aeriană	7,8,5	6,66
Meteorologie aeronautică	8,9	8,50
Motoare de aviație	9,8	8,50
Forțe aeriene	6,7	6,50
Tactica generală și servicii	7	7,00
Legături și transmisiuni	5,7	6,00
Tragerile artileriei	7	7,00
Explozivi și balistică	7	7,00
Geografie militară	7	7,00
Topografie și hărți	7,50;8	7,75
Conferințe de ed. militară	9	9,00
Instrucție militară	8	8,00
Regulamente	8,8	8,00
Aptitudini speciale	8	8,00

Ca urmare, situația centralizatoare la sfârșitul anului doi de studii se prezenta pentru elevul Mircea T. Bădulescu astfel:

-Media de promovare: 7,37

-Clasificat al 60 din 113.[89]

Pentru ca situația examenului de absolvire al Școlii să se prezinte astfel:

Grupa	I	II	III	Media
Lucrări scrise	5	8	8,50	7,17
Oral	8	7	-	7,50
Probe practice		7		7,00

Media examenului a fost media aritmetică a celor trei medii: 7,22.[90]
Situația generală la terminarea Școlii de Ofițeri Aviație a elevului Mircea T. Bădulescu a inclus:

-Media de promovare care a fost media aritmetică a mediilor de absolvire a celor doi ani de studii: 7,36;

-Media generală de absolvire a Școlii care a fost calculată după formula: Media de promovarex2+Media examenului supra 3. A rezultat: 7,31.

Ca urmare, clasificația a fost: al 57 din 113,[91] ceea ce desemna un rezultat bun, mediu, constant în pregătire, cu dozarea echilibrată a eforturilor. De fapt, aprecierile comandantului Școlii, comandorul aviator Gh. Davidescu în *Foaia de note* a elevului Mircea T. Bădulescu aveau să fie pe măsură, astfel: „Cunoștințe profesionale bune; muncește cu drag pentru a le completa. / Disciplinat, cinstit, cu simțul datoriei dezvoltat. / Bun executant și comandant. / La zbor a dat rezultate bune. / Ușor îndrumat poate doveni un element util armei. / Clasificat al 57 între 113."[92]

Era aceasta cea dintâi caracterizare a elevului Mircea T. Bădulescu din viața sa de pilot militar. Din păcate, nu știm dacă a cunoscut-o *ad literam* vreodată; de regulă, astfel de „monitorizări" erau pentru știința șefilor și comandanților din structurile militare ulterioare, unde va activa cel astfel caracterizat. Mai precizăm că în aceeași *Foaie personală de note* a elevului Mircea T. Bădulescu erau consemnate aprecierile comandantului său de escadrilă, căpitanul aviator Titus Ceaușu, astfel:[93]

Temperament	Temperament sanguin; cu mult sânge rece.
Cunoștințe	Cu o frumoasă cultură generală. Bine pregătit din punct de vedere profesional.
Aptitudini	Înfățișare plăcută. Fizicul bine conformat și sănătos. Foarte rezistent. Hotărât. Cu multă voință și inițiativă. Cu multă putere de muncă și perseverent. Inteligent, cu judecata clară.
Educație	Bine educat și disciplinat. Foarte bun comandant. Cu simțul onoarei și curajul răspunderii. Leal și demn. Modest și cumpătat. Execută la timp ordinele primite.
Instrucția practică	A arătat mult interes la instrucție și și-a însușit cunoștințele necesare gradului (de sublocotenent-n.n.)

Precizăm că nu avem nici un motiv să ne îndoim de caracterizarea făcută de comandantul Școlii, precum și de cea a comandantului escadrilei de elevi asupra elevului (deja sublocotenentului aviator) Mircea T. Bădulescu, la finele celor doi ani de studii. După cum nu ne vom îndoi de caracterizările efectuate de șefii și comandanții săi în anii ce au urmat, îndeosebi în anii războiului. Oamenii cu care Mircea T. Bădulescu a intrat în contact erau oameni culți, maturi, cu calități umane și militare alese. Când căpitanul aviator Titus Ceaușu consemna „Cu o frumoasă cultură generală", exprimare ce o vom regăsi și la alți comandanți în anii următori, implicit se califica -sperăm să nu forțăm, speculativ, situația- marea valoare a dascălilor din Liceul „B.P. Hasdeu", care au sădit în fiecare dintre elevi sământa rodnică a setei pentru cultură; ca în pilda biblică a Semănătorului, totul a depins de pământul fertil sau nu, unde sământa a căzut.[94]

Festivitatea pentru înălțarea la gradul de sublocotenet s-a consumat în dimineața zilei de 10 mai 1941 -Ziua Națională a Regatului României, cu frământarea specifică, timp de aproape cinci zile premergătoare: echiparea cu noua ținută de ofițer și ajustarea acesteia pe fiecare, cu tresa de sublocotenent pe epolet; exerciții pentru defilarea promoției; fotografia-portret pentru *Memoriul personal* etc. Fiecare își avea bucuriile și emoțiile specifice. Mulțumirea că o etapă distinctă în viața fiecăruia s-a încheiat, putea fi citită, firesc, pe chipurile foștilor elevi. Fotografia în semi-profil dreapta a sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu din acele zile atestă aceasta... Un chip frumos. Privește doar aparent înainte. Privește, de fapt, în interiorul său. Este sincer mulțumit. Are un zâmbet abia perceptibil înflorit pe buze, subliniindu-i mulțumirea, Parcă vrea să spună: „Cât de greu se construiește un pilot! Sunt sublocotenent aviator, asta e tot! Mergem mai departe!" La 1 noiembrie 1941 împlinea 24 de ani...

În dimineața zilei de 10 mai 1941, potrivit presei vremii, „Oștirea orânduită în jurul Pieței Victoriei și de-a lungul șoselei Jianu până la Monumentul eroilor aviatori"[95] aștepta venirea M.S. Regelui și începerea festivităților. La Palatul Regal, în Sala Tronului s-a desfășurat ceremonia înălțării Regelui Mihai I la demnitatea de Mareșal al României. Generalul Iosif Iacobici, ministrul Apărării Naționale a dat citire Decretului emis în acest scop, iar generalul Ion Antonescu, Conducătorul Statului Român a înmânat bastonul de Mareșal, rostind o scurtă alocuțiune. La ora 10.00 oficialitățile se aflau deja în Tribuna Regală, cu membrii guvernului în dreapta și cu corpul

diplomatic în stânga. Pe o estradă, în mijlocul Pieții, episcopul Armatei dr. Partenie Ciopran și un sobor de preoți au oficiat serviciul divin, cu răspunsurile date de corul Bisericii militare „Mihai Vodă".[96] Apoi generalul Iosif Iacobici a dat citire Decretelor prin care absolvenții a cinci școli militare (infanterie, artilerie, cavalerie, aeronautică și marină) au fost înălțați la gradul de sublocotenent și a rostit o scurtă cuvântare.[97] În fața asistenței, generalul Ion Antonescu a dezvoltat un amplu și zguduitor discurs: „De la Sfânta Unire (din anul 1918-n.n.), este cel dintâi 10 mai stropit de umilire, de jertfă și de durere. Nu deznădăjduiți, Români!"[98] În partea a doua a discursului s-a adresat Regeluil MIhai I: „*Majestate*, Prin mine, Neamul Românesc, Guvernul și Armata Țării vă ridică azi la cea mai înaltă treaptă a mândriei ostășești și românești (aceea de Mareșal al României-n.n.)." Apoi s-a adresat absolvenților școlilor militare: *„Camarazi sublocotenenți*, Primiți azi pe umerii voștri gradul intrării voastre în Corpul Ofițeresc. Fiți mândri. Armata este azi scutul Neamului. Pe ea se reazimă ordinea și siguranța, onoarea și dreptatea. Sunteți cea dintâi promoție a Țării sfâșiate. Vă numesc promoția «Mihai I».[99] S-a adresat apoi ostașilor, românilor de pretutindeni: „Strămoșii ne-au dat Țara și Onoarea. Nimic pe acest pământ nu ne va împiedica să ne cinstim trecutul și să ne merităm slava celor ce au să vină."[100]

De la ora 11.00 la 12.15, când Regele Mihai I și suita regală au plecat, s-a desfășurat parada militară, deschisă de formații de avioane ale tuturor categoriilor de aviație (bombardament, vânătoare, observație etc.), apoi de trupele terestre și sublocoteneții promoției „Mihai I". Ziarul „Curentul" consemna cu aplomb, referirile la epoca Regelui Carol al II-lea fiind cât se poate de evidente: „Soldații Țării au lepădat uniformele multicolore ale altor parăzi și au defilat cu un alt pas, cu o altă privire. Nu au mai fost pene fluturate de vânt, nici fireturi lucitoare, dar au fost arme mai multe și mai multe mașini de război. Iar soldații au fost soldați. Ei au defilat așa cum ar fi plecat la luptă (...) A fost un 10 Mai sobru și demn"[101] Și încă: „Batalionul de apărare pasivă și unitățile de pompieri închid defilarea în acest Zece Mai, trist cum n-a mai fost altul, dar care a avut darul să întărească credința românilor în Armata lor, aceea care îi va întregi, luptând cu toată vigoarea atunci când va primi mult așteptatul ordin."[102]

Peste o lună și jumătate, la 22 iunie 1941, acest ordin a venit: „Ostași, vă ordon: Treceți Prutul" Este lesne de sesizat că dorința românilor de a trece Prutul cu arma în mână făcea parte din spiritul ace-

lor zile premergătoare evenimentului. Tinerii sublocotenenți, vădit impresionați de cele văzute și auzite comentau sobru festivitatea la care luaseră parte. „Am fost numiți promoția „Mihai I", ceea ce era o mare cinste pentru noi. Eram cea dintâi promoție după cedările teritoriale din vara anului 1940. Era clar că ne așteptau răspunderi dintre cele mai grele. Am văzut că aveam armată, la defilare. Asta ne dădea încredere, speranță. Au defilat și câteva formațiuni de militari germani."[103]

3. Pilot de război

În mod practic, odată cu festivitatea de la 10 mai 1941 s-a încheiat și activitatea foștilor elevi în Școală. La 18 mai 1941, conform Ordinului Statului Major al Aerului nr.1778 din 31.I.1941, secret, întreaga promoție de sublocotenenți aviatori a fost detașată (ceea ce însemna că încă se mai afla în evidența/controalele Școlii) la Centrul de Perfecționarea Pilotajului de la Ghimbav, unde comandant era căpitan comandorul aviator Budac Coriolan.[104] Cazarea s-a efectuat la cabanele (numite „finlandeze") de pe aerodrom, în limita locurilor, precum și la școala primară din comună, în sălile de clasă amenajate în acest scop. Abia la 1 decembrie 1941, deci după mai bine de șase luni calendaristice și brevetarea ca piloți de război, sublocotenenții aviatori ai promoției 10 mai 1941 au revenit la Școala de la Cotroceni în vederea mutării lor la unitățile de aviație de pe teritoriu.

„La Ghimbav programul de zbor era încărcat, în schimb regimul de viață era relativ lejer, fără fireștile „mizerii cazone" din Școala de Ofițeri Aviație. Se putea pleca, chiar în timpul săptămânii la Brașov, dacă era nevoie, iar duminica urcam pe Tâmpa, în excursie. Sâmbăta seara mergeam la dans, în compania domnișoarelor din Brașov sau Ghimbav. Iată, colegul Dumitru Pasăre s-a îndrăgostit la Brașov,s-a căsătorit la Brașov, iar după război și scoaterea din armată s-a stabilit definitiv la Brașov, unde locuiește cu soția."[105]

Așa se face că deja la 20 mai 1941 sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu efectua primul zbor în dublă comandă pe aerodromul Ghimbav cu avionul *I.A.R.27* nr.20, instructor de zbor fiind adjutantul aviator Cristea Radu, cu care va finaliza tot programul de instruire pe acest tip de avion până la sfârșitul lunii iunie 1941. Două consemnări de rigoare în *Carnetul de zbor* al sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu, semnate de căpitanul aviator Traian Gavriliu, comandantul Escadrilei 3 Zbor, astfel: „Astăzi 4.VI.1941 după 58 duble comenzi în

6 ore și 25 minute (cu 44 aterizări pe aerodromulGhimbav, celelalte 14 aterizări pe aerodromul Otopeni-n.n.), Slt. av. Bădulescu T. Mircea a trecut la simplă comandă pe avion *I.A.R.27*"[106]; „La 27.VI.941 Slt. av. Bădulescu T. Mircea a terminat avionul școală *I.A.R.27* după: 8,30 ore în dublă comandă cu 66 aterisaje; 4 ore în simplă comandă cu 32 aterisaje."[107]

A urmat parte cea mai „captivantă" a programului de zbor pe aerodromul Ghimbav, aceea pe avionul *Nardi,* în temeiul căruia piloții au fost „sortați" pe categorii de aviație de luptă: cei „iuți" în reacții și comenzi, de regulă la aviația de vânătoare; cei „lenți" la aviația de bombardament și de observație, unde era nevoie de mult calm, răbdare, tenacitate. Evident, sortarea s-a făcut după aptitudinile reale de zbor ale fiecăruia, cu examinări și rexaminări repetate. Instructorii de zbor care la acea dată au avut această răspundere erau căpitanul aviator Mărculescu N. Gheorghe și locotenentul aviator Protopopescu P. Petre, ambii adevărați ași în acrobația aeriană, excelenți pedagogi.[108] Ca urmare, în *Carnetul de zbor* al sublocotenetului aviator Mircea T. Bădulescu aflăm consemnările: „Astăzi 23.VII.1941 după 30 duble comenzi în 5,30 ore elevul ofițer a trecut la simplă comandă pe avionul *Nardi*."[109]; „Se certifică de noi că Sub. Lt. av. Bădulescu T. Mircea a terminat azi 5 august 1941 programul comun de selecționare pe avion *Nardi*, executând 11,40 ore cu 88 aterizări."[110] A semnat pentru ambele consemnări Directorul de pilotaj și studii, căpitanul aviator Teodorescu Gh. Dumitru.[111]

Între timp s-au petrecut evenimente capitale. La 22 iunie 1941, duminică, în dimineața zilei aviația de recunoaștere și bombardament română a trecut Prutul, deschizând ostilitățile contra U.R.S.S., în baza ordinului dat de generalul Ion Antonescu, Conducătorul Statului Român întregii Armate Române. Pentru ca la 5 iulie 1941 partea de nord a Bucovinei și la 26 iulie 1941 pământul românesc dintre Prut și Nistru să fie complet eliberate, cu sprijin german, Armata Română dezvoltând ofensiva pentru cucerirea Odessei. La 8 august 1941 acțiunile militare pentru cucerirea Odessei (încheiate la 16 octombrie 1941) au intrat într-o fază nouă.[112] Cu ajutorul unui aparat de radio „Philips", la Ghimbav, promoția de sublocotenenți aviatori 10 mai 1941 erau la curent cu șirul evenimentelor politice și militare. Starea de satisfacție pentru victoriile Armatei Române, alături de forțele germane, era firească. Admirația pentru Rege și Mareșal (la 22 august 1941 generalul Ion Antonescu a fost înălțat la demnitatea de Mareșal al României)

erau la cote, de asemenea, ridicate, firești. „Tot aici (la Ghimbav-n.n.) ne-a vizitat și M.S. Regele Mihai I. Era tânăr general (Mareșal-n.n.) aviator. S-a interesat de felul cum ne instruim în zbor. La sfârșitul vizitei a făcut o partidă de tragere cu arma de vânătoare la talere aruncate din șanț. În seria de trăgători care au tras se afla și sublocotenentul aviator Șenchea Mircea, zis Oșca, din Arad, care a scos un rezultat foarte bun."[113] „Noi îl iubeam foarte pe Regele Mihai I. Era tânăr, era de vârsta noastră, chiar mai tânăr decât mulți dintre noi (la 25 octombrie 1941 Regele Mihai I a împlinit 20 de ani-n.n.), nu aveam nici un fel de reținere, chiar dacă îl apelam cu sintagma „Majestatea Voastră" sau, mai simplu, „Majestate". Ce mai, îl consideram ca fiind dintre noi!"[114]

După programul pe avionul *Nardi* a urmat, pentru cei repartizați la aviația de observație și bombardament ușor, între care sublocotenenții Bădulescu T. Mircea, Pasăre Dumitru, Dragomir Constantin, timp de aproape două luni de zile, zborul pe avionul *I.A.R.38*, pe care au și fost brevetați ca piloți de observație-pilot de război. Un program doar aparent ușor, care în partea finală a inclus două raiduri ca pilot de observație și un raid ca ofițer observator aero. Raidurile ca pilot: Ghimbav-Mediaș-Ghimbav; Ghimbav-Sibiu-Făgăraș-Ghimbav. Ultimul traseu fiind reluat și ca ofițer observator aero. În plus, fiecare dintre candidații la brevetul de pilot de război a efectuat trageri terestre cu arma de vânătoare și cu pușca mitralieră Z.B. la panou fix.[115] Ca urmare, la mijlocul lunii noiembrie 1941, directorul de pilotaj și studii, căpitanul aviator Dumitru Teodorescu consemna în *Carnetul de zbor* al sublocotenentului Mircea T. Bădulescu următoarele: „Se certifică de noi că Slt. av. Bădulescu Mircea a executat în cadrul programului de formare a piloților de observație: 88 sboruri în 11,40 ore pe avion *Nardi*; 65 sboruri în 13,00 ore pe avion *I.A.R.38*. Total 153 sboruri în 24,40 ore. Prin Procesul Verbal nr.12 din 10 noiembrie (1941) a fost brevetat pilot de observație pe avion *I.A.R.38*."[116]

Brevetarea a fost o acțiune „de vârf" a Centrului de Perfecționarea Pilotajului de la Ghimbav. S-a efectuat în mai multe zile în cursul lunii noiembrie 1941, cu data de 10 noiembrie 1941 cea mai încărcată: 38 piloți de vânătoare brevetați (procesul verbal nr.11) și 18 piloți de observație brevetați (procesul verbal nr.12). În mod practic, la data de 10 noiembrie 1941 cei 56 (38+18) elevi ofițeri au finalizat cei dintâi programul de zbor prevăzut pentru brevetare. Cei 18 sublocotenenți aviatori brevetați ca pilot de observație pe avionul *I.A.R.38* au fost, în

ordinea brevetării, cu indicarea numărului brevetului obținut (al doilea grup de patru cifre fiind numerotarea corectată a brevetelor), după cum urmează:

1. Bucșa R. Romulus	2377(2364)
2. Bădulescu T. Mircea	**2378(2365)**
3. Cotea I. Nicolae	2379(2366)
4. Dragomir P. Constantin	2380(2367)
5. Diac Gh. Ioan	2381(2368)
6. Filimon C. Mircea	2382(2369)
7. Giurgea M. Ioan	2383(2370)
8. Gavriloiu Gr. Ioan	2384(2371)
9. Munteanu V. Lazăr	2385(2372)
10. Patrichi Gh. Anton	2386(2373)
11. Pasăre A. Dumitru	2387(2374)
12. Taină P. Vladimir	2388(2375)
13. Tufă P. Marin	2389(2376)
14. Vasile S. Ioan	2390(2377)
15. Ticușan I. Moise	2391(2378)
16. Triță D. Marin	2392(2379)
17. Țiței Tr. Nicolae	2393(2380)
18. Vasiliu C. Mircea	2394(2381).[117]

Facem precizarea că în conformitate cu *Registrul de brevete de pilot militar* (elaborat de Ministerul de Război, Direcțiunea 10 Aeronautică, în 1931), numerotarea brevetelor de pilot militar s-a efectuat începând cu data de 20 iunie 1911 (Locotenent Protopopescu Ștefan-brevet de pilot militar nr.1 ș.a.m.d.).

Nu este lipsit de interes destinul unora dintre cei 18 piloți de observație, colegi cu sublocotenentul Mircea T. Bădulescu, la 10 noiembrie 1941, astfel: Cotea I. Nicolae-mort la 12.06.1942; Diac Gh. Ioan-dispărut la 16.04.1944; Filimon C. Mircea-mort la 12.06.1942; Gavriloiu Gh. Ioan-dispărut la 16.04.1942; Taină P. Vladimir-mort la 29.06.1943, accident de avion; Vasile S. Ioan-mort la 12.06.1942; Țiței Tr. Niculae-mort la 31.03 1944, doborât de A.C.A. inamică; Vasiliu C. Mircea-mort la 06.04.1943, accident de avion la Odessa.[118] Așadar, aproape jumătate dintre ei morți sau dispăruți în anii războiului. În fond, fără a exagera, acesta era, destinul tragic al oricărui aviator pilot în anii războiului! Cine crede că aviația este doar romantism și satisfacții fără seamăn în timpul zborului, vede numai partea optimistă a lucrurilor. Așa văd, în chip conștient, și cei în cauză, piloții de război.

Altfel nimeni, niciodată, nu s-ar profesionaliza în meseria de aviator, atât de grea!

Fișa calificativă a sublocotenentului aviator Bădulescu T. Mircea la brevetarea ca pilot de observație cuprindea aprecieri și observații interesante, care le continuă pe acelea din Școala de Ofițeri Aviație. Se arăta, mai întâi, că sublocotenentul aviator Bădulescu Mircea T. din Școala de Aviație a urmat Școala de pilotaj pe avion de observație de la 20 mai 1941 până la 20 noiembrie 1941 în scopul de a fi pregătit ca pilot de observație pe avionul I.A.R.38.[119] La capitolul cursuri teoretice absolvite se precizează: „În timpul nefavorabil zborului a fost ocupat cu ședințe la bancurile Link-Trainer, cu exerciții de vizări la machete și cu ședințe asupra consemnelor de zbor. Totodată, pe lângă expunerea teoretică asupra întreținerii materialului volant (avioanelor-n.n.) a lucrat practic la întreținerea avioanelor. Modul de comportare: Bine. Este serios și muncitor". Sunt apoi precizate orele de zbor executate și tipurile de avioane pilotate; *I.A.R.27*-98 zboruri în 12 ore și 30 minute; *Nardi* -88 zboruri în 11 ore și 40 minute; *I.A.R.38* -64 zboruri în 13 ore; ședințe la Link-Trainer -14 în 4 ore și 20 minute. Modul de comportare: „Disciplinat și ascultător. Calm și degajat. Zboară mulțumitor și cu judecată."[120] La parametrii pentru caracterizarea generală, următoarele aprecieri: „În formare (profesional-n.n.), fiind tânăr atât ca ofițer cât și ca pilot. Conștiincios și punctual la serviciu. Disciplinat și serios. Sboară mulțumitor și cu judecată. Se orientează bine în raiduri. Nu a fost pedepsit."[121] Concluzia finală: „Este brevetat pilot de observație pe avion I.A.R.38. Este suficient de antrenat. Poate fi întrebuințat cu folos în această specialitate."[122] Au semnat: comandantul Centrului Perfecționarea Pilotajului, căpitan-comandor aviator Budac Coriolan, directorul de Pilotaj și Studii, căpitan aviator Teodorescu Dumitru.

Precizăm că toate aceste elemente de caracterizare s-au regăsit în *Nota* comandantului Centrului către Școala de Ofițeri Aviație și au fost trecute de comandantul Școlii, comandorul aviator Gh. Davidescu în cea dintâi *Foaie calificativă* a sublocotenentului Bădulescu T. Mircea pe perioada 10 mai-31 octombrie 1941.[123] Deja la 1 decembrie 1941 promoția 10 mai 1941 era înapoiată de la Ghimbav la București.[124] „Pot spune fără a greși cu nimic - precizează comandorul aviator (r) C. Dragomir-, că perioada din viața petrecută cu toți colegii de promoție la Ghimbav a fost cea mai plăcută, cea mai liniștită și având în față numai grija zborului (...) Toți colegii manifestau un optimism sănătos și doreau (spre sfârșitul perioadei-n.n.) o repartiție cât mai grabnică la

unitățile operative în scopul participării pe front."[125] Și încă: „La București, ne-am prezentat la Centrul de Instrucție al Aviației de la Pipera unde ne-am completat cunoștințele teoretice paralel cu zborul P.S.V. (pilotaje sans visibilitè) pe aparatul american Link-Trainer (simulator de zbor-n.n.). (Acest aparat) era foarte incitant, pretențios, reclama finețe și tenacitate în manevrele după aparatele de zbor (giroorizont, girodirecțional, busolă, altimetru, indicatoare de viraj și pantă etc.). Precizez că ne-a fost (acest simulator de zbor-n.n.) de mare folos în tehnica pilotajului. Ca urmare, în luna decembrie 1941, înaintea Crăciunului (sărbătoarea religioasă cu dată fixă -25 decembrie), am terminat capitolul de instrucție la Pipera, ni s-au repartizat unitățile unde ne vom prezenta și am plecat în permisie până pe data de 8 ianuarie 1942, când trebuia să ne prezentăm la Flotila 3 Informație Buzău. Împreună cu mine au fost repartizați din promoția 1941 aviatorii sublocotenenți Bădulescu Mircea, Gavriloiu Ioan, Pasăre Dumitru și Tufă Marin (...) Simultan cu repartiția noastră la Flotila 3 Informație a mai venit și sublocotenentul mecanic Enescu Gheorghe, care a terminat Școala de Ofițeri mecanici de aviație de la Mediaș, fiind originar din comuna Pârscov, Buzău. De acest coleg-ajuns după război director la I.A.R. Brașov-mă leagă foarte frumoase amintiri, întrucât l-am avut ofițer mecanic atât la Escadrila 85 Bombardament Ușor la avionul *I.A.R.37*, cât și la Escadrila 85 Bombardament Picaj „Stuka", fiind un foarte bun profesionist."[126]

Sfârșea o etapă, începea o alta, necunoscută în detaliile ei, plină de neprevăzut. La cumpăna anilor 1941/1942, deși era război, în țară oamenii își vedeau pașnic de sărbători, fiecare după posibilitățile pe care le aveau. Nu știm cum sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a consumat cele două săptămâni de permisie, revenit la Buzău. Putem imagina doar: și-a revăzut tatăl la aproape 60 de ani, pe sora Maria și nepoțelul Stelian în vârstă de patru ani cu care s-a și fotografiat... Pe Paula, viitoarea soție o va cunoaște abia în primăvară, de Sf. Gheorghe (23 aprilie) la ziua onomastică a colegului său de liceu Nuțu I. Gheorghe...Probabil realiza cât de repede au trecut doi ani! Dar avea o profesie, era ofițer aviator, pilot de război. Sigur va fi zis: „Mergem mai departe!" Era mulțumit.

NOTE

1.La școala de Ofițeri Aviație

1. Clădirea Școlii Superioare de Război din București (azi Academia de Înalte Studii Militare) a fost construită în anii 1937-1939, la inițiativa generalului Paul

Teodorescu, ministrul Aerului și Marinei, fost profesor și comandant la acea instituție militară de învățământ superior. Inaugurarea localului Școlii Superioare de Război s-a făcut la 7 decembrie 1939, când s-a sărbătorit și semicentenarul înființării Școlii (1889-1939). Vezi pentru aceasta studiul nostru *Festivitatea inaugurării Școlii Superioare de Război din București*, în „Document. Buletinul Arhivelor Militare Române", anul IV, nr.2-4 (14-16), 2001, p.32-37.

2. Clădirea Școlii de Ofițeri Geniu a fost demolată prin anii 1974-1975, când s-a construit pe acel loc localurile Academiei de Studii Social-Politice (din 1989, intrate în componența Universității Tehnice București). Pentru statuia „Leul" (Monumentul eroilor Geniului din anii 1916-1919, ridicat în anul 1926) vezi Florian Tucă, Gheorghe Cristache, *Altarele eroilor neamului*, Editura Europa Nova, București, 1994, p.40.

3. Vezi studiul nostru *Prima jertfă a eroilor aviației românești*, în „Revista de Istorie Militară", nr.3 (43), 1997, p. 25-28; *Istoria aviației române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p.76.

4. Clădirea a suferit grave avarii la cutremurele de pământ din anii 1940 și 1977. A fost demolată în vara anului 2001.

5. Vezi pentru aceasta, între altele, *Istoria aviației române*, citată, p.43-44, 72-77. În principal este vorba de zborul istoric a lui Aurel Vlaicu din 17 iunie 1910 cu un aparat de zbor construit și conceput de el. Apoi, de sfârșitul tragic al locotenetului Gheorghe Caranda în dimineața zilei de 20 iunie 1912. Pe frontispiciul obeliscului ridicat pe locul unde a căzut stă scris: „La nașterea aviației, Caranda a botezat-o cu sângele său de erou." A fost înmormântat în cimitirul „Eternitatea" din Iași, aleea principală, în partea stângă. Slujba pentru înmormântare a fost oficiată în Catedrala Mitropolitană din Iași de către mitropolitul Pimen Georgescu (1853-1934) al Moldovei și Sucevei.

6. Fragmente din folclorul cazon (cântece), care făceau deliciul celor care le cântau în marș, pe câmpul de instrucție, ca relaxare, în anii interbelici, dar, un timp, și după război, de regulă interzise în cazarmă și în locurile publice. Nu conțineau expresii pornografice. Cântecul „Mai avem o sută zile" se referea la cele o sută de zile rămase până la înălțarea la gradul de sublocotenent la 10 mai -Ziua Națională a Regatului României. În acea zi, în Școală, era o adevărată sărbătoare. Ca „joc" tradițional erau felurite farse făcute de elevi șefilor și profesorilor, fără ca aceștia să se supere sau să ia măsuri disciplinare.

7. Ioan Dobran, *Interviu acordat autorului*, 30 ianuarie 2002.

8. Ibidem.

9. Constantin Dragomir, *Interviu acordat autorului*, 26 dcembrie 2001.

10. Vezi pentru aceasta, între altele, *Eliberarea Basarabiei și a nordului Bucovinei, 22 iunie-26 iulie 1941*, Editura Fundației Culturale Române, București, 1999, p.15-17; Florin Constantiniu, *Între Hitler și Stalin. România și pactul Ribbentrop-Molotov*, Editura Danubius, București, 1991, p.38-78.

11. Vezi pentru aceasta volumul Corneliu Ionescu, Neculai Moghior, Constantin Răduică, Jipa Rotaru, *Institutul de Medicină Aeronautică. 75 de ani în slujba aripilor românești*, Editura Metropol, București, 1995, p.98-99, 122-123 ș.a.

12. Ioan Dobran, *Interviu...*, 30 ian. 2002. Stadionul Acedemiei Naționale de Educație Fizică (A.N.E.F.) era amenejat în zona străzilor Uranus și Izvor, fiind bine utilat și întreținut. Sub denumirea de stadionul „Republicii", după anul 1948, a fost reamenajat în mai multe rânduri, fiind dotat cu instalații pentru meciurile de fotbal în nocturnă.

A fost desființat prin anii 1984-1986 când s-a efectuat construcția actualului Palat al Parlamentului.

13. Măsura era firească și s-a dovedit benefică. Generalul adjutant Paul Teodorescu, între altele, a tras învățăminte din situații anterioare, când, spre exemplu, în anii 1914-1919 cursurile Școlii Superioare de Război au fost întrerupte, în campania anului 1919 lipsa ofițerilor de stat major brevatați fiind acută. Cf. *Istoricul Școalei Superioare de Război, 1889-1939*, București, 1939, p.114 și urm. Pentru generalul adjutant Paul Teodorescu, un eminent ofițer al Armatei Române, vezi studiul nostru *Numele lor a rămas în istorie. Generalul adjutant Paul Teodorescu (1888-1981)* în „Revista de Istorie Militară", nr.1-2 (69-70), 2002, p.79-84.

14. Informația rămâne extrem de prețioasă, fiind, deocamdată, singura concretă asupra activității lui Mircea T. Bădulescu în segmentul de timp 5 septembrie 1938 -septembrie 1939. Expresia „nu avea ce face la Buzău" exprima o realitate concretă și, la urma urmei, tristă. Primii pași în viață, după opt ani de efort școlar liceal, au fost...statul pe loc?! Presupunem, cum s-a mai arătat, că doar absența resurselor financiare adecvate l-au frânat în ascensiunea sa firescă.

15. Constantin Dragomir, *Scrisoare-interviu către autor*, 16 ianuarie 2002.

16. Dumitru Pasăre, *Interviu acordat autorului*, Brașov, 29 iulie 2001.

17. Cf. Ioan Dobran, *Jurnalul* (inedit), f.3 Situația anului întâi (secția Naviganți) consemna 105 promovați. Asta înseamnă că 5 elevi, din varii motive, s-au retras. Pentru ca situația anului doi (secția Naviganți), aceeași promoție, să înregistreze 113 absolvenți, Cf. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.12; Decret nr.1282 din 8 mai 1941, în „Monitorul Oficial", Partea I, nr.112, 14 mai 1941, p.2596.

18. Constantin Dragomir, *Scrisoare-interviu...*, 16 ianuarie 2002.

19. Ibidem. Vezi și nota 12.

20. De fapt, anul doi Școala de Ofițeri Aviație, cu un an, primul din cei trei, la școlile militare din țară, de regulă infanterie și artilerie terestră, cu instrucție de front „la cataramă" și pregătire militară comună. În anul 1939 s-a dat admiterea direct la Școala de Ofițeri Aviație, suprimându-se acel an în alte școli militare.

21. Ioan Dobran, *Interviu...*, 30 ian. 2002.

22. Ibidem; Constantin Dragomir, *Scrisoare-interviu...*, 16 ianuarie 2002; S.A.M. fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.10-16.

23. Cf. Ioan Dobran, *Interviu...*, 30 ian.2002.

24. Ibidem.

25. Ibidem. Text inedit, citit în fața autorului, înregistrat pe bandă sonoră și transcris după aceasta.

26. Născut la 5 februarie 1919, Ioan-Stratilat C. Dobran avea deja împliniți 20 de ani când a scris textul citat, dobândise încă din anii liceului militar deprinderea de a face notări zilnice. Pe front, în anii 1943-1945, astfel de însemnări au devenit un prețios volum, *Jurnalul locotenentului Dobran*, Editura Modelism, București, 1998, 208p.

27. Deși nu era primul său zbor, la 17 iunie 1910, Aurel Vlaicu (1882-1913) efectua întâiul zbor cu avionul proiectat și construit de el. A mărturisit gânduri memorabile despre acest zbor: „Nu m-am ridicat atunci mai sus de 4 m. Cu toate acestea, *nici Alpii nu mi-i închipuiam mai înalți...*findcă patru metri erau atunci pentru mine un record formidabil, un record care îmi consacra mașina". Cf. Matheiu Ardeleanu, *Sburătorul nostru Aurel Vlaicu*, București, Editura Grossman, 1913, p.25.

28. Constantin Dragomir, *Interviu...,* 21 decembrie 2001.

29. Ioan Dobran, *Interviu...*, 30 ianuarie 2002.

30. Ibidem.

31. Constantin Dragomir, *Interviu...*, 11 martie 2001, Cluj-Napoca.

32. Ibidem, *Scrisoare-interviu...,* 16 ian. 2002.

33. Ibidem.

2 Farmecul zborului

34. Ioan Dobran, *Interviu...*, 30 ian. 2002.

35. Ibidem. *Davidescu F. Gheorghe*, născut la 27 februaire 1897. Sublocotenent de rezervă-1 iunie 1917, activat la aceeași dată; locotenent-1919; căpitan-1926; confirmat în Aeronautică-1931; locotenent-comandor-1934; căpitan-comandor-1938; comandor-10 mai 1941. Absolvent al Școlii Superioare de Război din București. Cf. *Anuarul ofițerilor activi din Aronautică pe anul 1944*, p.21.

36. Constantin Dragomir, *Interviu...*, 11 martie 2001, Cluj-Napoca.

37. Ibidem, *Interviu...*, 26 dec. 2002; pe baza Decret nr.1282 din 8 mai 1941, în „Monitorul Oficial", Partea I, nr.112, 14 mai 1941, p.2596.

38. Ibidem; S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.12.

39. Ibidem.

40. Cf. Ibidem.

41. Studiul unui fluid (aerul) în care va evolua un obiect (avionul, aripa acestuia care creează forța portantă) se rezolvă printr-un sistem de ecuații diferențiale, pe baza căruia se determină viteza de curgere, presiunea și densitatea mediului fluid. Vezi pentru aceasta, între altele, Nicolae Florescu, *Aerodinamica avionului*, Scrisul Românesc, Craiova, 1984, p.8 și urm. La Școala de Ofițeri Aviație, în anul școlar 1939-1940, cursul de Aerodinamică a fost predat de căpitan-locotenent ing. Crăciuneanu V. Constantin, din Marina Regală Română, în prima sa parte, apoi de locotenentul mecanic Caracaș C. Mihail (n.1915), acesta prețuit de elevi pentru spiritul practic în explicarea diferitelor fenomene de aerodinamica avionului. Cf. Ioan Dobran, *Interviu...*, 30 ianuarie 2002. Datele cf. *Anuarul ofițerilor activi din Aeronautică pe anul 1944*, p.238.

42. Ioan Dobran, *Jurnal* (inedit), f.35.

43. Maxim E. Nicolae-Sixtus, *Remember Mircea T. Bădulescu, colegul meu*, în *Medalion Căpitan aviator Mircea T. Bădulescu*, organizat de „Revista de Istorie Militară", București, Cercul Militar Național, 1 noiembrie 1995.

44. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.1.

45. Ibidem.

46. Ibidem. Căpitanul aviator Ceaușu M. Titu (n.23 oct. 1921), promoția de ofițeri 1931, căpitan din 6 iunie 1939, preda și cursul de Tir aerian, dezvoltat pe durata a doi ani de studii. Era foarte sever, elevii îl porecliseră „Micadoul", deși îl prețuiau pentru felul cum știa să le stimuleze interesul la problematica temelor predate, cu multitudinea învățămintelor practice. Era absolvent al Școlii Superioare de Război din București. În anii războiului a lucrat în Statul Major al Aerului. După război a fost scos din armată, la 1 sept. 1947, iar în anii 1949-1956 a suferit în închisorile comuniste la Jilava, Aiud, Peninsula-Valea Neagră, Gherla. „Cei șapte ani de martiraj formează mândria mea de om și de român", afirma în 1991, comandorul aviator (r) Titu Ceaușu. Cf. „România Liberă", 3 decembrie 1991, p.8.

47. Constantin Dragomir, *Scrisoare-interviu...*, 16 ianuarie 2002.

48. Cf. Ioan Dobran, *Jurnal* (inedit), f.4.
49. Ibidem, *Interviu...*, 30 ianuarie 2002.
50. Ibidem. Vezi și nota 13 pentru generalul adjutant Paul Teodorescu. Pentru generalul avitor Emanoil M. Ionescu vezi Alesandru Duțu, Florica Dobre, Leonida Loghin, *Armata Română în al doilea războaie mondial (1941-1945). Dicționar enciclopedic*. Editura Enciclopedică, București, 1999, p.244-245.
51. Constantin Dragomir, *Interviu...*, 29 decembrie 2002. Cursul de Motoare de aviație era predat de căpitanul inginer Ivănescu C. Ioan, pe durata a doi ani de studii, unul din cursurile de bază. Ivănescu C. Ioan (n.1905) era căpitan din 6 iunie 1938. Era unul dintre cei mai buni profesori ai Școlii, exigent, omenos, drept, cu profunde cunoștințe teoretice și practice. Era cât se poate de exact în ceea ce explica-rar, clar, pe înțelesul fiecăruia. Obișnuia să spună: „Nu știi motorul avionului tău, e ca și cum nu ți-ai asculta inima; ești un om pierdut!” Datele cf. *Anuarul ofițerilor activi din Aeronautică pe anul 1939*, p.117
52. Ibidem.
53. Ibidem.
54. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.12.
55. Ibidem.
56. Apud C. Dragomir, *Scrisoare-interviu...*, 16 ianuarie 2002.
57. Ibidem.
58. Ibidem, *Interviu...*, 29 dec. 2001.
59. Ibidem.
60. Ibidem.
61. Mircea T. Bădulescu, *Carnet de zbor, 1940-1950*, 83 file completate.
62. Ibidem, coperta.
63. Vezi nota 61.
64. Ibidem, f.1.
65. Vezi nota 58.
66. Vezi nota 61, f.2.
67. Ibidem, f.3.
68. Ibidem, f.4.
69. Ibidem.
70. Ibidem, f.5.
71. Apud Ioan Dobran, *Interviu...*, 30 ianuarie 2002.
72. Vezi nota 70.
73. Generalul aviator Mihail Pavlovschi, *O pasiune de o viață. Amintirile mele ca pilot aviator*, Editura Intelligraphx, București, 2001, p.41.
74. Ibidem, *Interviu acordat autorului*, 17 septembrie 2001, București.
75. Vezi nota 71.
76. Mircea T. Băduelscu, *Carnet de zbor, 1940-1950*, f.10 verso.
77. Ibidem, f.5 verso-9. Locotenentul aviator Stănescu Valentin a fost distins cu Odinul Militar „Mihai Viteazul” clasa III-a pe frontul de la Stalingrad (D. nr.3822 din 31 dec. 1942).
78. Ibidem, f.6,7.
79. Ibidem, f.9.
80. C. Dragomir, *Interviu...*, 29 dec. 2001.
81. Vezi nota 76, f.13.

82. Ibidem, f.11.
83. Vezi nota 80.
84. Ibidem.
85. Ibidem.
86. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.27.
87. Vezi nota 76, f.14.
88. Vezi nota 86, f.12.
89. Ibidem.
90. Ibidem.
91. Ibidem.
92. Ibidem.
93. Ibidem, f.12 verso.
94. Vezi pentru aceasta *Noul Testament, Sf. Evanghelie după Luca*, 8,5-15.
95. „Curentul”, anul XIV, nr.4755, luni, 12 mai 1941, p.1.
96. Ibidem. Ștefan (Partenie) Ciopron (1896-1980; episcop al Armatei Române:1937-1948). Doctor în teologie la Universitatea din Cernăuți (1936). Vezi și Mircea Păcurariu, *Dicționarul teologilor români*, Editura Univers Enciclopedic, București, 1996, p.95.
97. Ibidem, p.3. Vezi Decretul nr.1282 din 8 mai 1941 reprodus de noi (extras) (doc.1)
98. Ibidem.
99. Ibidem.
100. Ibidem. Text integral reprodus de noi (doc.40).
101. Ibidem, p.1.
102. Ibidem.
103. C. Dragomir, *Interviu...*, 26 dec. 2001. Misiunea Militară Germană sosise în România începând cu 10 octombrie 1940. Se afla dispersată la București și Valea Prahovei.

3. Pilot de război

104. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.14. Budac M. Coriolan-n.1898; sublocotenent-1918; locot.-1920; căpitan-1927; locot.comandor-1937; căpitan-comandor-10 mai 1941. Cf. *Anuarul ofițerilor activi din Aeronautică pe anul 1944*, p.24.
105. C. Dragomir, *Interviu...*, 11 martie 2001.
106. Bădulescu T. Mircea, *Carnet de zbor*, 1940-1950, f.14 verso.
107. Ibidem, f.16.
108. Ibidem, f.17. Mărculescu N. Gheorghe-n.1911; subloc.-1931; locot.-1936; căpitan-1939. Protopopescu P. Petre-n.1916; sublocot.-1938; locot.-10 mai 1941. Cf. *Anuarul ofițerilor activi din Aeronautică pe anul 1944*, f.53, 81.
109. Ibidem, f.17 verso.
110. Ibidem, f.19 verso.
111. Ibidem.
112. Vezi pentru aceasta *Eliberarea Basarabiei și a nordului Bucovinei (22 iunie-26 iulie 1941)*, Editura Fundației Culturale Române, București, 1999, p.224-227; 306-311; 314-323; *Pe țărmul nord-pontic (17 iulie 1941-4 iulie 1942)*, ibidem, p.90-97 și urm.
113. C. Dragomir, *Scrisoare-interviu...*, 16 ianuarie 2002.
114. Ioan Dobran, *Interviu...*, 30 ian. 2002.
115. S.A:M., fond Memorii, lit. B, dosar 2046, f.15.

116. Bădulescu T. Mircea, *Carnet de zbor, 1940-1950*, f.22 verso.
117. Ministerul de război. Direcțiunea 10 Aeronautică, *Registrul de brevete de pilot militar*, f.100 verso-101.
118. Ibidem.
119. Vezi nota 115, f.13-15.
120. Ibidem, f.14.
121. Ibidem.
122. Ibidem, f.14 verso.
123. Ibidem. Text integral reprodus de noi (doc.9).
124. Ibidem.
125. Vezi nota 113.
126. Ibidem.

Capitolul III

PE FRONTUL DE EST. ÎN COTUL DONULUI, ÎN KUBAN ȘI ÎN CRIMEEA

Mă întorc la ai mei. Mă înapoiez acasă. Am despre mine impresia unei gospodine care, sfârșindu-și cumpărăturile, ia drumul casei și se gândește la bucatele cu care-și va bucura familia. Ea își leagănă de la stânga la greapta coșul cu târguieli. Din când în când ridică ziarul care le acoperă: are de toate. N-a uitat nimic. Surâde gândindu-se la surpriza pe care o pregătește și-și face pasul nițeluș mai domol. Aruncă o ocheadă prin vitrine."

Antoine de Saint-Exupéry,
Pilot de război, XXII.

1. Anul 1942. De la Buzău, în Cotul Donului

Nu vom glosa decât în limita strictului necesar și în respectul pentru demnitatea cititorului. Vom spune că experiența de viață și de luptă dobândite de sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu și de camarazii săi în războiul dus în depărtatele stepe ale Rusiei sovietice, până la Stalingrad, în Cotul Donului, apoi în Kuban și în Crimeea, a fost dintre cele mai importante, ca trăire individuală, definitorie, am putea spune, pentru întreagă lor existență. Totul a fost „pentru prima dată". Și trecerea hotarelor țării, în zbor, cu Prutul și Nistrul, văzute din avion, șerpuind în lumina soarelui de vară; și stepele ce păreau nesfârșite și pustii înspre Morozovskaia; și primele misiuni de război, ca pilot de observație în Cotul Donului, cu avionul ciuruit de gloanțe; și camarazii rămași în pământul străin; și... tot ce a mai urmat, an de an, până la sfârșitul războiului și chiar după aceea. Să mai spunem că la 1 noiembrie 1942, Mircea T. Bădulescu a împlinit 25 de ani acolo departe pe

frontul Stalingradului! Nu a zburat în ziua aceea, dar a doua zi, adică pe 2 și 3 noiembrie a bombardat vehicule și poziții de artilerie inamice la Kotovski și Cebotarev, în Cotul Donului, pilotând de fiecare dată, neîntrerupt, câte două ore, cu avionul I.A.R.37, ca pilot de observație și bombardament. Dar până atunci mai erau multe momente de parcurs...

În baza Deciziei Ministeriale a Ministerului de Război nr.600 din 22 decembrie 1941 sublocotenenții aviatori ai promoției 10 mai 1941, înapoiați din detașarea la Centrul de Perfecționarea Pilotajului de la Ghimbav, au fost repartizați la unitățile de pe teritoriu, potrivit brevetelor de pilot de război obținute.[1] Sublocotenenții aviatori Bădulescu T. Mircea, Dragomir Constantin, Pasăre Dumitru, Gavriloiu Ioan și Tufă Marin au fost repartizați, cum s-a mai arătat, la Flotila 3 Informații Buzău, încadrați inițial la Escadrila 15 Observație, apoi la Escadrila 81 Bombardament Ușor (I.A.R.37) cu care aveau să plece pe front în august 1942.[2] Cel puțin trei importante aspecte sunt de reținut în legătură cu tinerii sublocotenenți aviatori repartizați la Flotila 3 Informații de la Buzău. Primul, vizează bucuria buzoienilor-Mircea Bădulescu, Dragomir C-tin și Pasăre Dumitru-că au revenit la Buzău. Al doilea, informațiile ce au aflat despre participarea escadrilelor de observație și legătură ale Flotilei 3 Informații în campania anului 1941 pe frontul din Basarabia și de la Odessa. Al treilea aspect, intensificarea pregătirii de luptă în zbor pe avionul I.A.R.37 în vederea plecării pe front.

Despre bucuria revenirii la Buzău a buzoienilor, relatează veteranul de război comandor aviator (r) Dragomir Constantin, cu aplomb și umor caracteristic: „Umblam țanțoși în uniformă pe străzile orașului, ne întâlneam cu mulți cunoscuți, doream să fim văzuți, băgați în seamă. Fără nici o exagerare, eram cineva: purtam uniforma de ofițer aviator, avam o leafă consistentă, eram tineri, exuberanți...Eram, cu alte cuvinte, în rând cu ceilalți aviatori, mă refer la cei de la Flotila 3 Informații, unde fusesem repartizați. Numai că ei, „bătrânii", erau acoperiți de glorie în campania anului 1941, luptaseră în Basarabia și la Odessa, ne copleșeau cu gloria lor; noi, încă „boboci" îi ascultam cu evlavie, urma să plecăm pe front abia în toamna anului 1942. Acum, la început, eram ca mânjii, nerăbdători să ne vedem cu căpăstru și ham...În ceea ce mă privește, de sărbători (pentru că după Bobotează ne-am prezentat la unitate din permisia ce primisem) m-am distrat pe cinste, cât pentru toți anii de război ce au urmat. Am dansat, am glumit, am cântat în compania foștilor colegi de liceu, câți mai erau prin Buzău, precum și a domnișoarelor de care, slavă Domnului, nu duceam lipsă. Îmi amintesc cum mama, Dumnezeu să o odihnească, mă privea cu admirație, pe furiș, când eu mă „firchizuiam" pentru a pleca în oraș. Noi am fost cinci copii la părinți, eu al doilea, tata mecanic de locomotivă, locuiam în cartierul C.F.R."[3]

Despre participarea pe frontul din Basarabia și de la Odessa fiecare povestea, cu răbdare și fără exagerări, ceea ce văzuse și trăise. „Moș Neață", adică avioanele de tip I.A.R.37, I.A.R.38 și I.A.R.39 își făcuseră datoria în sprijinul trupelor terestre proprii în toate momentele grele ala campaniei (22 iunie-16 octombrie 1941), cu precădere în cadrul Comandamentului Aero Armata 4-a (comandant: general de escadră aviator Emanoil M. Ionescu; Escadrila 17 Obs, I.A.R.39).[4] Deja la sfârșitul lunii octombrie 1941 eșaloanele volante ale Escadrilei 15, 17 și 18 Observație se aflau pe terenul Buzău, urmate, la începutul lunii noiembrie acel an de eșaloanele rulante ale respectivelor escadrile, precum și sosirea de pe front a Escadrilei 114 Legături. Pentru că, la 14 noiembrie 1941, cum s-a consemnat și în *Registrul istoric* al Flotilei 3 Informații, a avut loc „serbarea de reîntoarcere în garnizoană a unităților și regruparea Flotilei cu toate unitățile pe terenul Buzău".[5] Cu acel prilej s-au pomenit și pierderile în oameni ale Flotilei 3 Informații în campania anului 1941, astfel: ofițeri-4 morți, 3 dispăruți; subofițeri-2 morți, 1 dispărut; piloți grade inferioare și mitraliori de bord-1 mort, 5 dispăruți; trupă-3 morți.[6] Pentru ca la 16 noiembrie 1941 să aibă loc decorarea Drapelului Flotilei 3 Informații cu Ordinul „Virtutea Aeronautică" cu spade, clasa Cavaler (Î.D. nr.3085 și Brevet nr.608 din 7 noiembrie 1941).[7] Ulterior, de la 1 noiembrie 1941, căpitan-comandorul aviator Măcărescu Dumitru a fost numit comandantul Flotilei 3 Informații.[8] De precizat că Flotila 3 Informații, aflată în subordinea Regiunii 3 Aeriană (comandant: generalul aviator Vasiliu Gheorghe), includea la acea dată: comanda Flotilei; 4 escadrile de observație (Escadrilele 15, 16, 17 și 18); Escadrila 81 Bomb. Ușor (I.A.R.37); 2 escadrile legături (Esc. 113 și 114); 1 companie pază; Baza Flotilei 3 Informație Buzău.[9]

Cât privește Escadrila 81 Bomb. Ușor (I.A.R.37), aceasta, de la 1 aprilie 1942, a avut următoarea încadrare, de fapt aproape aceeași ca și în perioada precedentă: comandant tactic-căpitan aviator Dobrescu Gheorghe; șefi de patrulă-căpitan aviator Petrini Ion, locotenent aviator Chelemen Alexandru; ofițer tehnic-sublocotenent meca-

nic Enescu Gh. din promoția 10 mai 1941.[10] Comandorul aviator (r) Dragomir C-tin își amintește :„La Flotilă (de la 27 octombrie 1941 Baza Flotilei 3 Informații s-au mutat de la vila Marghiloman la aerodromul Buzău-n.n.) am fost primiți foarte bine de comandantul Escadrilei 81 Bomb. Ușor, căpitanul Dobrescu Gh., precum și de masa observatorilor și comandanților de bord: căpitanii aviatori Petrini, Voiculescu, locotenenții aviatori Cătuneanu, Nicola, Chelemen, Zaharia ș.a, precum și de piloții care fuseră în campania anului 1941: adjutanții șefi Porumb, Jereghie, Teodoru, admirabili zburători, profesioniști în arta pilotajului...Căci nu este un lucru simplu să te strecori cu „Moș Neață" până la liniile inamice și să te întorci teafăr la aerodrom și cu bombele lansate; teafăr, însemnând nedoborât, căci ciuruit de gloanțe oricum nu scapi, oricâte viraje „artistice" ai fi făcut... Acești oameni de toată isprava ne-au primit cu dragoste și grijă aproape părintească pentru noi, dar ne-au pus la treabă, adică la zbor, de îndată ce s-a desprimăvărat și s-a făcut timp pentru zbor. Trebuie să precizez că zborul pe avionul I.A.R.37 era mai pretențios decât pe suratele acestuia, I.A.R.38 și I.A.R.39, în sensul că te solicita uneori mai mult, era un avion sensibil la comenzi, cerea multă atenție; altfel, un avion de luptă bun, cu care am făcut campania în Cotul Donului. Camarad cu noi, venit odată cu noi, sublocotenentul Popovici Dumitru, fost adjutant aviator, cu școala de ofițeri de rezervă. Era un pilot foarte bun, cu un calm deosebit, am fost împreună în Cotul Donului, apoi la Grupul 3 Stuka și, din iunie 1944, tot împreună în Germania pentru instruirea pe avionul Foke Wulf 190, unde ne-au surprins evenimentele de la 23 august 1944 și am căzut prizonieri la nemți, timp de un an."[11]

Conform *Registrului istoric* al Flotilei 3 Informații, subsecretarul de Stat al Aerului, general de escadră aviator Gheorghe Jienescu a inspectat Flotila în 12 și 13 martie 1942, precum și în 11 și 12 aprilie 1942, interesându-se de stadiul pregătirii personalului și echiparea de război a escadrilelor.[12] Totodată, în perioada 20 martie-24 aprilie instructorul german, căpitan Schmidt a funcționat în cadrul Flotilei, fiind prezentat la sosire de șeful Statului Major al Aerului, general aviator Ramiro Enescu.[13] La 16 aprilie 1942-aflăm din aceeași sursă -un tragic eveniment s-a consumat la traversarea în zbor a Carpaților de la Brașov la Buzău. Echipajul-pilot sublocotenent aviator Gavriloiu Ioan, observator aero sublocotenent aviator Pasăre Dumitru, aflați în misiunea de transport a avionului I.A.R.37 nr.11 de la fabrica I.A.R. Brașov „s-a prăbușit în munți, salvându-se cu parașuta slt. Pasăre Dumitru."[14]

„A fost un moment groaznic, nici nu vreau să-mi amintesc. N-am înțeles nici astăzi de ce colegul meu nu s-a salvat cu parașuta."[15]

Cert este că în această perioadă, la mijlocul lunii aprilie 1942, sublocotenenții aviatori promoția 10 mai 1941, repartizați la Flotila 3 Informații, tocmai începuseră programul de zbor, verificați personal în zbor de comandantul escadrilei căpitanul aviator Dobrescu Gheorghe. Despre moartea colegului lor sublocotenentul aviator Gavriloiu Ioan au aflat abia în după-amiaza zilei următoare accidentului de zbor. În dimineața acestei zile, adică vineri 17 aprilie 1942, așa cum este consemnat în *Carnetul de zbor*, sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a efectuat, ca pilot, primul său zbor pe aerodromul Buzău, timp de 25 minute, la înălțimea de 1000 m, avându-l la bord, ca observator aero pe comandantul Escadrilei 81 Bombardament Ușor, căpitan aviator Gh. Dobrescu.[16] Nu ne putem imagina decât bucuria imensă a sublocotenetului aviator Mircea T. Bădulescu în fața priveliștii din avion a orașului său natal. „Mircea știa să se bucure, mai ales când era vorba de împlinirile sale. Îi înflorea un zâmbet pe buze și o lumină aparte pe chip, rar se manifesta zgomotos, plescăind din buze de plăcere sau să râdă în hohote. Era un om tare sensibil în străfundul sufletului său, poate și traumatizat de condițiile grele în care a trăit, mai ales după moartea mamei sale."[17]

Așadar, 17 aprilie 1942, primul zbor al sublocotenetului aviator Mircea T. Bădulescu pe aerodromul Buzău, ca pilot pe avionul I.A.R.37, cu care va face campania anului 1942 în Cotul Donului. Cu mai bine de doi ani în urmă, la 1 aprilie 1940, pe aerodromul Otopeni-București, efectua primul zbor, numit de „aclimatizare" din viața sa, pe avionul *Fleet F10G*, cu instructorul de zbor adjutant aviator Răutzoiu, ca pilot. Doi ani...De fapt, programul de zbor, la acea dată, de formare a unui pilot de război. Într-un document elaborat în 1945 de către Statul Major al Aerului privind *Experiența și învățămintele căpătate de forțele aeriene în perioada războiului*, se preciza: „În materie de instrucție, războiul a demonstrat că durata de pregătire a personalului și trupei nu poate fi scurtată. Această durată rămâne de 2 ani pentru ofițeri, subofițeri și trupă, atunci când se dispune de posibilitatea unei funcționări fără întrerupere și de tot materialul de zbor necesar; în cazul contrar, ea se extinde pe 3 ani, cum a fost în general cazul la noi."[18]

În data de 22 aprilie 1942 sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, conform programului de zbor, va mai efectua, timp de 45

minute, două treceri la verticala aerodromului, la înălțimea de 1000 m, pentru fixarea în memorie a reperelor specifice aerodromului Buzău, a modului de aterizare etc. Pentru ca a doua zi, joi 23 aprilie 1942 (sărbătoarea religioasă Sf. Mare Mucenic Gheorghe, Purtătorul de biruință) să participe, ca „invitat special" la onomastica lui Nuțu Gheorghe, colegul său de clasă din liceu, serbată, ca în fiecare an, acasă la părinții săi din strada Pompiliu Ștefu nr.30, unde, fiind casă mare, cu mai multe camere și cu gazde bogate și primitoare, se „desfășurau" în voie, răsfățați cu toate bunătățile, glumind și dansând până seara târziu.

Aici, în casa din strada Pompiliu Ștefu nr.30 din Buzău, în după-amiaza și seara acelei zile de sărbătoare, sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, îmbrăcat în frumoasa uniformă de ofițer aviator, a cunoscut-o pe aceea care avea să-i fie, din 1945, soție, timp de peste 22 de ani, „ființă unică și mama copilului meu"[19], cum o numea el -Polixenia Dumitrescu din Gherăseni, rudă apropiată cu Nuțu Gheorghe, colegul său, aflată la liceul de fete din Buzău. El, Mircea avea atunci 24 ani împliniți, iar Polixenia, apelată mereu Paula, împlinise 17 ani la 1 august 1941. Paula era o fată frumoasă și veselă, deși puțin cam stingheră în lumea aceea zgomotoasă de tineri care „erau deja bărbați în toată firea."[20] Idila s-a înfiripat spontan, sincer și total, de parcă s-ar fi cunoscut de când lumea! „Paula sprâncenata", cum o necăjeau surorile ei mai mici -Georgeta, Nicolina și Tinca- fără ca acestea să fi fost de față, „l-a dat gata" pe Mircea alias Gicu Bădulescu, în chiar seara aceea. Dovada, revederea celor doi peste două zile, sâmbătă 25 aprilie 1942, când sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu i-a dăruit o fotografie carte poștală de a sa în uniformă de aviator (semi-profil stânga) cu dedicația, scrisă cu delicatețe în diagonală, pe verso: „Buzău, 25 Aprilie 1942. / O piedică în calea uitării. Gicu."[21] Paula a păstrat cu sfințenie, de-a lungul anilor, această fotografie printre lucrurile ei intime... Peste ani, după scoaterea din armată a căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu, în octombrie 1951, și obligarea acestuia și a familiei sale (soție și copil) să părăsească locuința de serviciu din strada Tudor Vladimirescu nr.12, în casa din strada Pompiliu Ștefu nr.30 au găsit un cămin primitor (două camere și acces la dependințe, cu chirie), în pofida vicisitudinilor vieții... Oameni tineri la acea dată, după anul 1951, soții Mircea și Polixenia Bădulescu nu-i putem imagina că nu și-au amintit, fie și doar în treacăt, faptul că locuiau sub acoperișul unde s-a înfiripat, cu zece ani în urmă, la 23 aprilie 1942, idila lor trainică... Mircea avea deprinderea, dobândită încă din anii liceului, de a fixa în memorie, prin comsemnarea lor scrisă, a faptelor și datelor semnificative din viața sa. Scrisorile de pe front, destul de numeroase, dacă s-ar fi păstrat, erau o dovadă peremptorie în acest sens.[22]

Până la plecarea pe front, activitatea de zbor a celor din Escadrila 81 Bombardament Ușor nu a fost prea intensă, ca număr de ore de zbor și aterizări, ea a înglobat însă o specializare mai accentuată a piloților pentru cercetarea de luptă (30-50 km în spatele inamicului pentru a depista dispozitivul tactic, organizarea acestuia, valoarea forțelor și a rezervelor etc.), precum și pentru executarea bombardamentelor precise de la diferite înălțimi asupra obiectivelor în mișcare sau fixe.[23] Pentru că, în concepția de atunci-valabilă și azi- „fără informațiuni ample și precise, nu se poate concepe, angaja și conduce nici bătălia terestră și nici cea aeriană", iar „focul (lovitura-n.n.) aerian nu suplinește pe cel terestru, ci îl prelungește sau se suprapune pe el."[24] Ca urmare, în perioada 17 aprilie-8 august 1942, sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a totalizat doar 38 aterizări, în 24 ore și 25 minute de zbor pe avionul I.A.R.37, din care cele mai multe ore, 19, au fost afectate activității de observator aerian.[25] Faptul poate cel mai interesant este că în această pregătire specializată (pe aerodromul Buzău, iar pentru tragerile aeriene la Școala de Tir și Bombardament de la Năvodari-Constanța) s-au cunoscut și s-au antrenat aceiași oameni care, prin forța împrejurărilor, pe frontul de Est, atât la Escadrila 81 Bomb. Ușor, cât și la Grupul 3 Bomb. Picaj Stuka, vor lupta împreună: colegii de promoție buzoieni, sublocotenenții aviatori Bădulescu Mircea, Dragomir C-tin, Pasăre D-tru, apoi sublocotenentul aviator Popovici D-tru și adjutanții aviatori Stan Nicolae, Badistru Ion, Anastasiu Ovidiu, Aleman Alexandru. *Carnetul de zbor* al sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu îi consemnează pe toți în calitatea lor de piloți, fie la Buzău, fie pe front, atunci când acesta funcționa ca observator aero.[26] Când, în prima parte a anului 1943, s-a constituit Grupul 3 Picaj Stuka și personalul a urmat timp de două luni Școala de la Nicolaev cu instructori germani specializați Stuka, cei de la Escadrila 81 Bombardament Ușor au afirmat pe drept: „Noi am întemeiat Grupul 3 Stuka!" Dar până atunci mai era vremea unui întreg an calendaristic...

De fapt, angajarea Aeronauticii pe frontul de Est, după campania anului 1941 și reorganizările impuse de dinamica frontului dincolo de Bug și Nipru, a început chiar de la sfârșitul lunii aprilie 1942. De pe

aerodromul Buzău, spre exemplu, în zilele de 4, 5 și 6 mai 1942 a început deplasarea pe front a eșaloanelor rulante ale Escadrilelor 15, 16 și 17 Observație, al Escadrilei 114 Legături, comanda Flotilei 3 Informații, eșalonul mobil și compania pază. Deplasarea eșaloanelor volante ale Escadrilelor 15, 16 și 17 s-a făcut începând cu data de 18 mai 1942. În prealabil, un eșalon precursor al Flotilei 3 Informații s-a deplasat pentru recunoașterea și organizarea terenului în zona operativă Dnipopetrovsk-Melitopol, iar eșalonul volant al Escadrilei 114 Legături i-a urmat imediat.[27]

În rest, inspecții peste inspecții ale tuturor șefilor ierarhici în vederea plecării unităților în zona operativă. La 1 august 1942, în baza ordinului nr.7934 al Statului Major al Aerului, Escadrila 81 Bomb. Ușor cu întreg materialul și personalul acesteia a fost vărsată Flotilei 3 Bombardament, cu menținerea acesteia (încă) pe aerodromul Buzău.[28] Pentru ca în baza ordinului nr.1887 al Statului Major al Aerului din 9 august 1942 să aibă loc deplasarea eșalonului rulant al Escadrilei 81 Bomb. Ușor în zona operativă începând cu această dată și a eșalonului volant începând cu data de 29 septembrie 1942, cu inspecția subsecretarului de Stat al Aerului, general de escadră aviator Gheorghe Jienescu în preziua plecării pe front.[29]

De precizat că la 9 septembrie 1942 aviația ce vânătoare română a fost angajată pentru prima dată în operațiunile de la Stalingrad cu Flotila 2 Vânătoare-Grupurile 6 (I.A.R.81), 7 (Me.109) și 8 (I.A.R.80)-, iar de la 19 septembrie 1942 cu Grupul 5 Bombardament (He.111), totalizând în luna septembrie 1942 un număr de 22 zile operative, cu 286 misiuni de război (265 de vânătoare, 21 de bombardament), precum și 944 avioane ieșite în misiuni, în peste o mie de ore de zbor. Rezultate: 41 avioane inamice doborâte în lupte aeriene (31 sigure, 10 probabile), cu pierderea a 9 avioane proprii și 6 piloți (4 în lupte aeriene), numeroase distrugeri prin bombardament (baterii de artilerie, trenuri, gări etc.).[30] Cam așa se prezenta „infernul aerian" (partea română) de la Stalingrad în faza ofensivă a acțiunilor militare germano-române. Nu este scopul acestei lucrări să îl dezvolte.[31] Vom transcrie din *Jurnalul de operații* al Grupării Aeriene de Luptă (comandant: general de escadră aviator Ermil Gheorghiu; din ianuarie 1943, Corpul 1 Aerian Român) doar următoarea relatare: „Echipajele germane de la formațiunile Stuka au manifestat o deosebită admirație și încredere piloților noștri (români-n.n.) de vânătoare cari prin curajul și tenacitatea de care au dat dovadă în executarea misiunilor de protecție, au asigurat lucrul avioanelor Stuka în cele mai optime condițiuni de siguranță. Din acest punct de vedere este remaract procedeul întrebuințat de aviatorii noștri în exercitarea acestei misiuni de protecție și anume-însoțirea îndeaproape a formațiunilor Stuka pe tot timpul evoluției lor de atac (angajare în picaj, picaj și redresare). Procedeul satisface pe cei protejați, iar avioanele I.A.R.80 și I.A.R.81 permit aceste evoluțiuni fără jenarea manevrei de atac a avioanelor Stuka."[32]

Din același *Jurnal de operații* aflăm că la 16 octombrie 1942 eșalonul volant al Grupului 3 Bombardament Ușor a sosit în cursul zilei pe terenul Morozovskaia cu 8 avioane Karas, 9 avioane Potez 63 (din care 2 indisponibile), 5 avioane I.A.R.37 (restul de 3 avioane I.A.R.37 au rămas în pană pe traiect).[33] „Moș Neață" (avionul I.A.R.37) după ce a trecut Prutul, Nistrul, Bugul, Niprul, Donul (la vărsarea acestuia în golful Tangarog al Mării de Azov), cu escalele aferente la Nicolaev, Melitopol, Mariupol, Rostov a ajuns în cele din urmă la Morozovskaia pe Don, adică în Cotul Donului, nu departe de Stalingrad. La urma urmei, o performanță, chiar dacă 3 avioane au rămas pe traiect! Peste patru zile, adică marți 20 octombrie 1942, Grupul 3 Bomb. Ușor (Esc.73 Karas, Esc.74 Potez 63, Esc.81 I.A.R.37) „a executat un zbor de orientare în sectorul Armatei 3-a."[34] În *Carnetul de zbor* al sublocotenetului aviator Mircea T. Bădulescu aflăm următoarea consemnare: „Misiuni de război. Campania 1942 Cotul Donului; 20 oct.(1942); I.A.R.37; Recunoașterea sectorului de operații; 2 ore; 2000 m înălțime; 1 aterizare; comandor Săndulescu D."[35] Pentru ca peste două zile, joi 22 octombrie 1942, în echipaj cu adjutantul aviator Badistru I., să execute prima misiune de bombardament în Cotul Donului, în formație de 3 avioane I.A.R.37, asupra trupelor inamice aflate pe liziera nord Șovanskoe, cu rezultate neobservate din cauza timpului nefavorabil (ceață). Situația terestră prezenta la acea dată o intensă activitate a inamicului în zona Armatei 3-a la trecerile peste Don de la Jarskoe la Șovanskoe (în capul de pod menținut de inamic la Cotul Donului, nord-vest Stalingrad). Misiunea a durat două ore și zece minute, la 3000 m înălțime.[36] În zilele următoare (24, 27 și 28 octombrie 1942), cu misiuni de peste două ore fiecare, avându-i la bord, ca piloți, pe adjutanții aviatori Stan Nicolae și Badistru Ioan, în patrulă de 3 avioane I.A.R.37, sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a bombardat trupe la rampele de debarcare peste Don (nord Kletskaia), trupe și cuiburi de rezistență în zonele Potnișni, Bobrovski și Kletskaia cu bune rezultate.[37] Pentru ca în prima parte a

lunii noiembrie 1942, acțiunile de bombardament ordonate și executate de echipajele I.A.R.37 să fie, ca și celelalte ale Grupului 3 Bomb. Ușor în zona localităților Kotovski, Cebotarev, Kletskaia, în capul de pod al trupelor terestre sovietice din Cotul Donului, cu revenirea de fiecare dată (după circa două ore per misiune) pe terenul de la Morozovskaia.[38] Masivele concentrări de trupe la trecerile peste Don în capul de pod amintit, din fața Armatei 3-a Române, erau un indiciu sigur al pregătirii unor acțiuni ofensive de avengură, ceea ce s-a și întâmplat începând cu dimineața zilei de joi 19 noiembrie 1942, când inamicul a dezvoltat ofensiva pe întregul front al Armatei 3-a, în sectorul nord-est Kalmikowski-Bolșoi, precum și în sectorul Kletskaia, pe un timp în continuă înrăutățire (ceață până la sol și ninsoare) încă din zilele precedente. Masa blindatelor sovietice s-a îndreptat spre Kalaci pentru a încercui pe la sud Armata 6-a Germană de la Stalingrad.[39] Conform *Carnetului de zbor*, sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a executat în această perioadă șapte misiuni de bombardament la vedere asupra trupelor inamice în ofensivă, în zillele de 21 și 23 noiembrie 1942, avându-l la bord în prima zi (două misiuni) pe adjutantul aviator Anastasiu D-tru și în a doua zi (cinci misiuni) pe sublocotenentul aviator Popovici D.[40]

I-a fost dat, așadar, sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu (împlinise la 1 noiembrie 1942 douăzeci și cinci de ani!) să vadă cu proprii ochi „infernul" de la Stalingrad-Cotul Donului: ruperea frontului Armatei 3-a Române, încercuirea și lichidarea Grupării Lascăr, dezvoltarea acțiunilor ofensive sovietice pentru încercuirea Armatei 6-a Germană la Stalingrad.[41] Cum va fi reacționat în fața dezastrului văzut din avion și înapoiat teafăr pe terenul de la Morozovskaia!? Citim într-un document sinteză elaborat de Armata 3-a Română (comandant: generalul Petre Dumitrescu) la sfârșitul lunii noiembrie 1942: „Avem dreptul să privim cu fruntea sus tragedia ce s-a întâmplat în aceste zile. Toate trupele și-au făcut pe deplin și eroic datoria. Orice alte trupe, după cum evenimentele s-au însărcinat să arate ulterior, nu ar fi putut face mai mult chiar cu mijloace mai bogate și eficace ca ale noastre. Superioritatea numerică și materială a inamicului a depășit prea covârșitor limita forțelor Armatei 3-a (...) Cel mai sublim eroism nu a izbutit însă să oprească valurile de K.W.1 și T 34 (tancuri sovietice grele-n.n.), atât la Kletskaia și pe valea Zuskan (unde acționa Corpul 1 Armată, cu Diviziile 11,7 și 15-n.n.), ca și în capul de pod german al Cirului (pe cursul inferior al râului Cir, care se varsă în Doneț, iar aces-

ta în fluviul Don-n.n.)."[42] Aproape cu disperare, șeful Statului Major al Diviziei 15 Infanterie, maior C. Mihăilescu, nota într-un raport către Armata 3-a, datat 30 noiembrie 1942: „Această divizie este o unitate de EROI, nu de fugari. Cei 13.000 de morți și prizonieri, pierduți în câteva zile, arată că Divizia (15 Infanterie) a stat să fie zrobită *pe poziția ordonată*."43

Cu misiunile de război din 21 și 23 noiembrie 1943, precum și cu deplasarea de pe terenul Morozovskaia pe terenul Tacinskaia din data de sâmbătă 28 noiembrie 1942 s-a încheiat participarea pe frontul din Cotul Donului a sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu. În *Carnetul de zbor*, comandantul Escadrilei 81 Bomb. Ușor, căpitan aviator Dobrescu Gheorghe a consemnat: „Se certifică de noi că Slt. av. Bădulescu Mircea a executat în cadrul Escadrilei 81 Bomb. Ușor 18 misiuni de bombardament pe av. I.A.R.37 pe frontul de Răsărit-Cotul Donului, campania 1942, cu 29 ore și 15 minute de zbor."[44] Pentru ca în Ordinul de zi nr.19 din 6 decembrie 1942 al Grupării Aeriene de Luptă (comandant: general de escadră Ermil Gheorghiu) să se elogieze distinct activitatea Grupului 3 Bomb. Ușor pe frontul din Cotul Donului: 104 misiuni de bombardament, 294 avioane ieșite în misiuni de război, 431 ore de zbor, peste 91 tone bombe lansate etc. Se precizează: „Grupul 3 Bomb. Ușor a reprezentat o luptă continuă între posibilitățile meterialului și dorința de a se face simțit."[45]

În cursul zilei de 17 decembrie 1942 s-a primit ordinul de înapoiere în țară a Grupului 3 Bomb. Ușor, astfel: eșalonul rulant, de îmbarcat în gara Novocerkasc; eșalonul volant, de plecat în zbor pe traiectul Novocerkasc-Zaporoje-Tiraspol-Galați (Esc.81 I.A.R.37)-Pipera (Esc. 73, Karas, 74 Potez63). Așadar, acasă! Documentele militare consemnează sec acest fapt: „31.XII.1942. Venit la zona interioară."[46] În *Foaia calificativă* pe anul 1942/1943 a sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu, comandantul Grupului 3 Bomb. Ușor, căpitan-comandor Dumitru Săndulescu, nota între altele: „A suportat cu ușurință greutățile campaniei contra Sovietelor în Cotul Donului(...) Este un bun pilot pe avionul I.A.R.37 cu care a executat misiuni de bombardament la inamic, în cadrul Armatei 3-a, cu bune rezultate."[47] Pentru ca din aceeași *Foaie calificativă* să aflăm că sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a fost în perioada 1-15 ianuarie 1943 în concediu (de recuperare la Predeal, vila Subsecretarului de Stat al Aerului -după informațiile comandorului aviator (r) Dragomir C-tin), iar în perioada 15 ianuarie-26 martie 1943, în calitate de locțiitor al comandantului Esca-

drilei 81 Bomb. Ușor s-a ocupat cu predarea materialului escadrilei cu care a venit de pe front și a ținut locul comandantului său, căpitanul aviator Dobrescu Gheorghe. Din aceeași sursă, dar și din alte documente militare, aflăm că de la 26 martie 1943 sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a fost încadrat la Grupul 3 Bombardament în Picaj Stuka din cadrul Flotilei 3 Bombardament Craiova. Ulterior, împreună cu mai mulți camarazi din fosta Escadrilă 81 Bomb. Ușor s-au deplasat în zona de operații, la Nicolaev, pentru a frecventa școala cu instructori germani pe avionul *Junkers Ju.87*, care urma să intre în dotarea Corpului 1 Aerian Român pentru a acționa pe front.[48]

2. La Școala de la Nicolaev

Deja la sfârșitul lunii ianuarie 1943 erau perfectate acorduri bilaterale româno-germane privind dotările cu material volant german, între care: 1 escadrilă Ju.88 pentru recunoaștere; 1grup Ju.88 și un grup He.111 pentru bombardament; 1 grup Ju.87 Stuka pentru bombardament în picaj; 1 grup Me.109G pentru vânătoare; 1 grup Me.109E (tunuri) blindat pentru asalt.[49] Că, în final, partea germană nu a putut satisface integral promisiunile se datorează în mare măsură nevoilor proprii pentru front. Cert este că pe Aerodromul Craiova la mijlocul lunii martie 1943 Grupul 3 Picaj Stuka era deja construit cu, în adevăr, aproape întreg personalul Escadrilei 81 Bomb. Ușor, dar și alte elemente ale Grupului 3 Bomb. Ușor. În compunerea Grupului 3 Picaj Stuka au intrat, potrivit regulii generale, trei escadrile: Esc.78 Bomb. (comandant: locotenent aviator Andrei Tudor); Esc. 81 Bomb. (comandant: căpitan aviator Dobrescu Gh, ulterior locotenent aviator Becheanu Victor); Esc. 85 Bomb. (comandant: căpitan aviator Prislopeanu Ioan, ulterior locotenet aviator Cercel Ovidiu). Fiecare escadrilă dispunea, în principiu, de două mari eșaloane: eșalonul zburător sau volant, care includea personalul navigant-piloți și radiotelegrafiști de bord/trăgători aerieni; eșalonul rulant sau tehnic, care cuprindea personalul tehnic de întreținere al escadrilei-mecanici, armurieri, electricieni etc. Personalul navigant includea ofițeri, subofițeri, trupă (radiotelegrafiști de bord/trăgători aerieni). La fel și personalul tehnic. În plus, personalul fiecărei escadrile cuprindea un număr de grade inferioare pentru pază, servicii etc. Cât privește Grupul, acesta cuprindea, în principiu, comanda Grupului, eșalonul administrativ (inclusiv medicul-ofițer, subofițerul sanitar etc.), eșalonul auto, precum și (eventual) specialiști pentru control și reparat celule și auto. Este lesne de sesizat că, în general, Grupul avea din punct de vedere administrativ și tehnic o anumită autonomie funcțională, care îi permitea, în timp de război, să acționeze de sine stătător, ceea ce s-a întâmplat cu Grupul 3 Bomb. Picaj „Stuka” în anii 1943-1944, dislocat în Crimeea.[50]

Dăm mai jos, pe escadrile, grade militare și funcții personalul navigant al Grupului 3 Bombardament Picaj „Stuka”, constituit pe aerodromul Craiova, după o riguroasă selecție, inclusiv medicală, astfel:

Escadrila 73 Bomb. Picaj

1. Sublocot. av.	Andrei Tudor	pilot/cdt.
2. Sublocot. av.	Cercel Ovidiu	pilot
3. Sublocot. av.	Pasăre Dumitru	pilot
4. Adjutant av.	Andrei Alexandru	pilot
5. Adjutant av.	Auner Alfons	pilot
6. Adjutant av.	Mazilu C-tin	pilot
7. Adjutant av.	Mihai Costache	pilot
8. Adjutant av.	Negulici Toedor	pilot
9. Adjutant av.	Nichita Dumitru	pilot
10. Adjutant av.	Niță C-tin	pilot
11. Adjutant av.	Popescu C-tin	pilot
12. Adjutant av.	Rosman C-tin	pilot
13. Adjutant av.	Tura Ioan	pilot
14. Adjutant av.	Vasiliu Dumitru	pilot
15. Serg. major	Soriga Ioan	R.T.F.F.
16. Smstr.cl.3	Marșulescu Ion	R.T.F.F.
17. Smstr.cl.2	Motârța D-tru	R.T.F.F.
18. Smstr.	Peștereanu Petre	mitralior
19. Sergent	Băicuș C-tin	mitralior
20. Sergent	Cristea Romulus	R.T.F.F.
21. Sergent	Dumitrescu Emil	R.T.F.F.
22. Sergent	Hârjoc Ioan	R.T.F.F.
23. Sergent	Hodoroabă Visarion	mitralior
24. Sergent	Ilie Gheorghe	mitralior
25. Sergent	Răzvan Teodor	mitralior
26. Caporal	Almășan Viorel	R.T.F.F.
27. Caporal	Creangă Gh.	mitralior
28. Caporal	Dima Napoleon	mitralior
29. Caporal	Moraru Vasile	mitralior
30. Caporal	Pitea Ioan	mitralior

Escadrila 81 Bomb. Picaj

1.	Căpitan av.	Dobrescu Gheorghe	pilot/cdt.
2.	Locotenent av.	Becheanu Victor	pilot
3.	**Sublocot. av.**	**Bădulescu Mircea**	**pilot**
4.	Sublocot. av.	Popovici Dumitru	pilot
5.	Adjutant av.	Aleman Alexandru	pilot
6.	Adjutant av.	Atanasiu Ovidiu	pilot
7.	Adjutant av.	Badistru Ioan	pilot
8.	Adjutant av.	Lăzăroiu Paul	pilot
9.	Adjutant av.	Popa Traian	pilot
10.	Adjutant av.	Stan Nicolae	pilot
11.	Adjutant av.	Theodoru Ioan	pilot
12.	Smstr.cl.2	Agapie Teodor	R.T.F.F.
13.	Smstr.cl.2	Capdemai Gheorghe	R.T.F.F.
14.	Sergent	Ghergan Ioan	R.T.F.F.
15.	Sergent	Grigorescu Iulian	R.T.F.F.
16.	Sergent	Lache Marin	R.T.F.F.
17.	Sergent	Pungan Vasile	R.T.F.F.
18.	Caporal	Tețcu Nicolae	mitralior
19.	Caporal	Ușurelu Vasile	mitralior
20.	Fruntaș	Cherchizan Theodor	mitralior
21.	Fruntaș	Oprinca Ioan	mitralior
22.	Fruntaș	Popescu Vasile	mitralior

Escadrila 85 Bomb. Picaj

1.	Căpitan av.	Prislopeanu Ioan	pilot/cdt.
2.	Sublocot. av.	Dragomir C-tin	pilot
3.	Adjutant av.	Alexievici Radu	pilot
4.	Adjutant av.	Belcin Mihai	pilot
5.	Adjutant av.	Boancă Gheorghe	pilot
6.	Adjutant av.	Camenință Gheorghe	pilot
7.	Adjutant av.	Chirică Leon	pilot
8.	Adjutant av.	Gherman Petre	pilot
9.	Adjutant av.	Gherman Ștefan	pilot
10.	Adjutant av.	Postolache Gheorghe	pilot
11.	Adjutant av.	Secăluș Ioan	pilot
12.	Serg. major	Marcu Vasile	R.T.F.F.
13.	Serg. major	Voiculescu Emil	R.T.F.F.
14.	Smstr.cl.2	Niculescu Petre	R.T.F.F.
15.	Smstr.cl.3	Teodoru Mircea	R.T.F.F.
16.	Sergent	Benea Gheorghe	R.T.F.F.
17.	Sergent	Dăianu Nicolae	R.T.F.F.
18.	Sergent	Dogaru Ioan	R.T.F.F.
19.	Sergent	Rădvan Vasile	R.T.F.F.
20.	Sergent	Novac Gheorghe	R.T.F.F.
21.	Fruntaș	Călina Petre	mitralior
22.	Fruntaș	Stancu C-tin	mitralior
23.	Soldat	Moraru Teodor	mitralior

Comanda Grupului 3 Bombardament Picaj din subordinea Flotilei 3 Bombardament Craiova, cu personalul navigant deja prezentat, a fost încredințată unui experimentat comandant și pilot locotenent-comandorul aviator Galeno Francisc. În principiu, puține au fost schimbările de personal în cadrul Grupului, structurile inițiale păstrându-se pe toată durata acțiunilor militare pe frontul de Est, în anii 1943-1944.[51]

La Nicolaev, pe malul stâng al Bugului, s-a deplasat întrgul personal al Grupului 3 Bomb. Picaj-comanda Grupului, eșalonul zburător, eșalonul tehnic inclusiv gradele inferioare pentru pază și servicii, în total peste 200 de oameni. Deplasarea s-a făcut cu trenul pe ruta Craiova-București-Iași-Tiraspol-Odessa-Nicolaev. La Odessa a fost prima debarcare din tren, în data de 29 martie 1943.[52] Cazarea s-a făcut în clădirile existente pe aerodrom, subzistența fiind asigurată de partea germană. Școala a început chiar de a doua zi a sosirii și instalării la Nicolaev, adică în 31 martie 1943, pe specialități-piloți, trăgători aerieni, mecanici etc. „Caracterul școlarizării: peste 80% din timp, practic la material. Adjutantul Grupului, sublocotenentul rez. ing. Mețianu E. Verner funcționa ca translator. Cu limba germană învățată în liceu și în Școala de Ofițeri Aviație, după câteva zile piloții ofițeri se descurcau relativ bine. Instructor german pentru zbor, locotenentul Andorfer Anton, un neamț austriac simpatic, pe care îl numeam Toni și pe care l-am îndrăgit cu toții pentru felul său deschis și prietenesc, precum și pentru strădania sa de a învăța cuvinte românești pe care le pronunța stricat și noi ne amuzam împreună cu el de aceasta. Era de vârsta noastră (n.23 decembrie 1919-n.n.) și acesta era un motiv în plus să îl prețuim. Era un pilot desăvârșit, iar avionul Ju.87 îl știa în toate tainele sale de exploatare în zbor. După terminarea școlii a fost un timp cu noi la Bagherovo-Kerci, unde a zburat în misiuni de război. Alți instructori: plutonier major Honsberg, sergent major Kellmer. Ulterior, succesorul lui Toni Andorfer a fost căpitanul Hans Neumann."[53]

Faptul cel mai important în acest proces de pregătire intensivă a fost că s-a trecut din primele zile la activitatea de zbor propriu-zisă: ture de pistă, maneabilități, aterizare la punct fix, formație de două avioane și chiar acrobație aeriană, adică „țircus” (de la circ), cum spunea Leutenant Anton Andorfer. *Carnetul de zbor* al sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu este edificator în acest sens: „2.IV. 43; ture pistă; 4 aterizări; 1 oră zbor; 250 m înălțime; 3.IV.43; maneabilități; 1 oră și 40 minute zbor; 1 aterizare; 1500 m înălțime” ș.a.m.d.[54]

Așadar, primul zbor cu avionul de bombardament în picaj *Junkers Ju.87* a fost efectuat de sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu pe aerodromul Nicolaev în ziua de vineri 2 aprilie 1943. După cum se va arăta, ultimul zbor pe acest tip de avion a fost efectuat pe aerodromul Turda în ziua de miercuri 14 mai 1946.[55] Va fi acest avion *Ju.87* „marea dragoste” pentru toți cei de la „Stuka”. „Ca piloți, ne satisfăcea deplin, răspunderea promt la comenzi, îți dădea încredere să zbori pe el. Îl simțeam ca fiind o armă eficace, precisă. Era o vorbă între noi cei de la „Stuka”-„Să bagi bomba pe geam”, adică să fixezi rapid și corect obiectivul și să apeși pe butonul de lansarea bombelor care era în capul manșei. Asta însemna precizie maximă.”[56]

Deja, la începutul lunii mai 1943 s-a trecut la acrobația aeriană, apoi la zborul în formație (patrulă, escadrilă), picaj și trageri în țintă terestră, pentru ca la 25 mai 1943 să se execute zbor în formație cu Grupul (picaje), ceea ce era o reală performanță. De precizat că fiecare din aceste exerciții dura peste două ore cu o singură aterizare. Spre exemplu, în data de 21 mai 1943 sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a efectuat -cum scrie în *Carnetul de zbor*- „Exerciții de picaje la țintă” timp de două ore și cincizeci de minute, cu realizarea picajului de la 3000 m înălțime.[57] Pentru ca la 30 mai 1943 să execute timp de o oră și cincizeci de minute, la înălțimea de 6500 m, un zbor de rezistență (cu masca de oxigen) cu escadrila, efectuând o singură aterizare.[58] „Glumeam între noi: „Ne freacă neamțul de ne iese untul!” Dar, sincer, ne plăcea. Eram tineri, eram dornici de zbor, avionul Ju.87 ne satisfăcea deplin, cum am mai spus. Bietul „Moș Neață” a rămas o amintire...romantică!”[59]

Învățămintele cu caracter tactic și de execuție dobândite de aviatorii români în cele două luni de școlarizare au fost multiple, verificate în toate misiunile de război ce au urmat. Un document-deja citat-elaborat de Statul Major al Aerului la sfârșitul războiului le sistematiza astfel: „Misiunea aviației de bombardament în picaj este de a distruge

obiective importante, dar de dimensiuni mici, în câmpul tactic (aglomerări de tancuri și trupe, noduri de cale ferată etc-n.n.)(...) Procedeele sunt: zborul se execută (numai -n.n.) în formație; atacul se pronunță (execută-n.n.) de la inamic spre liniile proprii, intrându-se în picaj din răsturnare; se pică eșalonat cu întreaga formație dacă obiectivul este slab apărat; redresarea se face jos (la înălțime mică, 600-400 m-n.n.); dacă obiectivul este apărat de artileria antiaeriană, atunci o parte din formație atacă a.a. și restul obiectivul pricipal; nici un atac nu se face fără însoțire de vânătoare; picajul se execută fără frâne (aerodinamice-n.n.) în majoritatea cazurilor; când tirul a.a. la obiectiv este foarte puternic se simulează printr-un picaj de 500-700 m atacul unui alt obiectiv apropiat și apoi se atacă obiectivul adevărat; coeziunea formațiilor de bombardament în picaj este primul principalul mod de apărare contra vânătoarei inamice; orice avion ieșit din formație în special în momentul redresării este victimă sigură; condițiunile atmosferice trebuie speculate la maximum; atacul în picaj cere o minuțioasă pregătire a misiunii și cunoașterea exactă din partea fiecărui echipaj a rolului său; personalul navigant trebuie selecționat foarte bine, iar traiul (hrana, odihna-n.n.) trebuie să fie bine asigurat, atacul în picaj ducând la o mare uzură nervoasă.”[60]

Acest „catehism” de 12+1 prescripțiuni însușite și practicate cu strictețe de către „stukiști” români a dus la faima lor, aproape legendară, pe frontul din Kuban și din Crimeea în perioada iulie 1943-aprilie 1944, apoi în războiul contra germanilor din perioada august 1944-mai 1945. Leutenant Anton Andorfer se dovedise nu numai un zburător desăvârșit, dar și un pedagog admirabil, cu spirit practic de invidiat.[61]

La data de 3 iunie 1943 Grupul 3 Bomb. Picaj „Stuka” s-a deplasat de la Nicolaev la Kirovograd, unde a doua zi a efectuat timp de aproape două ore exerciții de bombardament cu Grupul, în vederea inspecției Mareșalului Ion Antonescu. În *Jurnalul de operații* al Grupului 6 Bomb. Picaj aflăm următoarea consemnare: „Sâmbătă 5 iunie 1943: a avut loc inspecția D-lui Mareșal Conducător al Statului Român, însoțit de Dl. subsecretar de Stat al Aerului, general de escadră aviator Jienescu Gh. și Dl. șef al Marelui Stat Major, general de divizie Șteflea Ilie. Au participat la inspecție Dl. feldmareșal von Richthofen, comandantul Flotei 4 Aeriene Germane, cu Statul Major al Flotei, precum și Detașamentul de instrucție german sub comanda colonelului Weidkus. La ora 7 și 50’ au aterizat pe aerodromul Kirovograd (unde se afla și Comandamentul Corpului Aerian Român-n.n.) mai multe avioane

Ju.52 din care au coborât toți cei menționați mai sus. Dl. general Gheorghiu Ermil, comandantul Corpului Aerian a dat raportul D-lui Mareșal Conducător. D-sa a trecut în revistă unitățile. După aceea s-a format un careu la mijlocul căruia Dl. Mareșal a distribuit decorații ofițerilor și subofițerilor germani și români care s-au distins în aceste două luni de școală. Instructorul de zbor al Grupului 6 Bomb. Lt. Schmid a fost primul decorat cu „Virtutera Aeronautică" cl. Crucea de Aur. Imediat, în continuare au fost prezentați D-lui Mareșal toți comandanții de unități până la escadrilă inclusiv. Au urmat cîâteva cuvinte spuse de Dl Mareșal Conducător către Sburătorii României cărora le-a cerut să fie demni de gloria câștigată până acum de predecesorii lor. Echipajele au trecut apoi la avioane, iar comandanții de Grupuri au primit ordinul de declanșarea exercițiului (bombardament real-n.n.)."[62]

În *Carnetul de zbor,* sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a notat: „5.VI.43; Manevre (M-șal Antonescu) Bomb. real cu escadrila; 1 oră și 50 minute zbor; 1 aterizare; 3500 m înălțime."[63] Iar a doua zi: „6.VI.43; Raid: Kirovograd-Nicolaev; 2 ore; 1 aterizare; 1000 m."[64] Pentru ca în același document, comandantul Grupului 3 Bomb. „Stuka" să consemneze: „Se certifică de noi, comandantul Grupului 3 Stuka, că Slt. av. Bădulescu T. Mircea a executat pe avionul Ju.87 Stuka, întreg programul Școlii germane pentru formarea piloților de zbor în picaj cu 47h15' ore de zbor în 31 aterisări. Brevetat la 6 iunie 1943, nr.13/1943."[65]

Deplasat pe aerodromul Mariupol Vest (pe țărmul nordic al Mării de Azov, la ieșirea din golful Taganrog), Grupul 3 Bomb. Picaj a acționat pe frontul Mius până la sfârșitul lunii iunie 1943. Astfel la 16 iunie 1943, Grupul, pe escadrile, a executat timp de o oră, la înălțimea de 3000 m un zbor de recunoaștere în zona de operații, întrucât, de la 15 iunie 1943 Corpul Aerian Român, constituit pe aerodromul Kirovograd, a fost angajat în operațiuni cu un total de 106 avioane (material german): 12 de recunoaștere (Ju.88D1); 40 de vânătoare (Me.109G); 25 de bombardament greu (Ju.88A); 29 de bombardament în picaj (Ju.87 Stuka).[66] Frontul se stabilizase vest Doneț, pe cursul inferior, în zona Isium-Kramatorskaia, și în zona Mius (Dimitrievka, la nord, Taganrog, la sud). Pe frontul Mius, Grupul 3 Picaj „Stuka" a totalizat 123 ieșiri avion în 14 misiuni de război.[67] În zilelel de 18, 22, 25 și 29 iunie 1943, sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a efectuat 4 misiuni de război (aglomerări de trupe, amplasamente de artilerie etc.) pe frontul Mius, în peste șase ore de zbor, picând de la 4000-3500-3000 m, cu

sergentul Pungan Vasile radiotelegrafist de bord și mitralior.[68] „Botezul focului!" cu avionul Ju.87 fusese realizat!

La 4 iulie 1943 Grupul 3 Stuka a primit ordinul nr.385 al Corpului 1 Aerian Român pentru a se deplasa, începând cu a doua zi, pe terenul Kerci nr.6-Bagherovo (Crimeea), cu tot personalul navigant și avioanele disponibile, specialiștii români și germani, în scopul de a acționa pe frontul din Kuban.[69] De la această dată începea practic o etapă distinctă a activității Grupului 3 Picaj pe frontul de Est, în care faima aviatorilor „Stukiști" români a fost tot timpul la cote foarte înalte.

3. „Stukistule, să vii acasă!"

În *Jurnalui de operații* al Grupului 3 Picaj „Stuka", sub data de 5 iulie 1943 citim următoarele: „Grupul pornește spre frontul Kuban cu următoarea parolă: „Să ne trăiești" și cu următoarele ordine de bază pentru piloți și mitraliori:

-Să ne trăiești!

-Tot ai făcut drumul-vizează, pică și trage.

-Motorul are o viață pe care ești obligat să i-o păstrezi.

-Când pleci la inamic-informează-te, la întoarcere raportează.

-Pilot pe Stuka, ține aproape -nu fi ceasornicar (a împrăștia formația-n.n.).

-Graba strică treaba, așteaptă degajarea terenului (la aterizare-n.n.).

-Stukistule, când pleci în misiune Grupul îți ordonă: „Să vii acasă!"

Mitralior:

-Supraveghind cerul -îți aperi pilotul.

-Nu confunda aparatul de radio cu telefonul (cu scopul de a nu fi depistat de inamic-n.n.).

-Tăcere la ducere, urechea la comandant (pilot-n.n.) și răspunde la întoarcere de ești chemat."[70]

Așadar, zece „porunci", un adevărat crez în/pentru viață, în condițiile în care fiecare misiune la inamic echivala cu o (auto)condamnare la moarte. Brusc, în fața morții a apărut crezul: *să trăiești*. A fost acest crez poate cea mai importantă descoperire pe frontul de Est, după jertfele de la Stalingrad: să trăiești -ca formă supremă a eroismului, a jertfei, înțeleasă altfel decât jertfirea fizică. „Locotenentul Anton Andorfer zicea: „Ein om viu, drei eroi mortzi", în sensul că un om viu face/e mai important decât trei morți, eroi. Era aceasta o viziune optimistă, nouă, ce ținea de spiritul ofensiv al aviatorilor germani, imprimat, mai mult

prin imitație decât prin vorbe, și în rândul nostru. Nu ne dădeam seama atunci, dar o astfel de viziune era totul, în condițiile în care frontul germano-sovietic se retrăgea spre vest, iar războiul era practic pierdut."[71] Mai precizăm că, în acest sens, comandantului Grupului 3 Picaj, locotenent-comandor Galeno Francisc, posibilul autor al amintitului „decalog", cu tactul și răbdarea caracteristice, a avut o influență covârșitoare asupra coeziunii Grupului, preluând de la aviatorii germani, mai mult decât era în tradiția aviatorilor români, marcarea unor momente „rotunde", ca misiuni la inamic, ore de zbor etc. Îi saluta pe fiecare cu expresia „Să ne trăiești!" în toate împrejurările.

Citim, în continuare, în *Juranalul de operații* sub data de 5 iulie 1943: „În dimineața zilei personalul tehnic și auxiliar, precum și 45 oameni se îmbarcă în șase *Junkers 52* (avion de transport trimotor-n.n.) puse la dispoziția Grupului de Flota 3 Aeriană Germană, împreună cu materialele strict necesare și decolează de pe aerodromul Mariupol vest la orele 5 cu destinația Kerci nr.6. La orele 8 cele șase Ju.52 aterizează la Kerci nr.6. Se debarcă materialele din avioane și se depun pe latura de sud a aerodromului designată (destinată-n.n.) Grupului nostru. La orele zece aterizează pe aerodromul Kerci nr.6 eșalonul volant la Grupului compus din: Esc.73, 7 avioane, sub comanda Lt. av. Andrei Tudor; Esc.81, sub comanda Slt. av. Bădulescu Mircea; Esc.85, 9 avioane, sub comanda Cpt. av. Prislopeanu Ioan. Se începe imediat instalarea la teren. La orele 14 avioanele sunt încărcate cu bombe, gata de a primi ordin pentru misiune. Un avion este rupt la rularea pe teren de Slt. av. Pasăre D."[72]

Prima misiune pe frontul Kubanului, a 15-a a Grupului 3 Picaj „Stuka" s-a executat a doua zi, marți 6 iulie 1943, ora 16,30, cu 9 avioane Ju.87 cu încărcătura normală de bombe (1 de 250 kg, 4 de 50 kg, explozive), cu următoarea formație:[73]

Locotenent av.	Andorfer Anton	pilot
Subofițer	Bobsein Anton	mitralior
Sublocot. av.	**Bădulescu Mircea**	**pilot**
Sergent	Pungan Vasile	mitralior
Adjutant av.	Teodoru Ioan	pilot
Smstr.	Agapie Teodor	mitralior
Locotenent av.	Andrei Tudor	pilot
Maistru	Peștereanu Petre	mitralior

Sublocot. av.	Cercel Ovidiu	pilot
Sergent	Dumitrescu Emil	mitralior
Adjutant av.	Mazilu C-tin	pilot
Sergent	Ilie Gheorghe	mitralior
Sublocot. av.	Pasăre D-tru	pilot
Sergent	Rădvan Teodor	mitralior
Sublocot. av.	Dragomir C-tin	pilot
Sergent	Dogaru Ioan	mitralior
Adjutant av.	Chirilă Leon	pilot
Sergent	Dăianu C-tin	mitralior

Așadar, colegii buzoieni de la fosta Escadrilă 81 Bomb. Ușor erau împreună și în prima misiune de război pe frontul Kubanului! Au bombardat pe valea Kubanului, așa numita Pădurea fermecată, unde se afla un puternic centru de rezistență inamic, cu mari aglomerări de trupe. Precizările din *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Picaj sunt importante în acest sens, astfel: „Protecția de vânătoare a făcut-o în condițiuni foarte bune Grupul germano-slovac cu baza la Anapa, cu 8 avioane. Atacul s-a executat la orele 16,45, loviturile căzând foarte bine pe obiectiv. A.c.A.-ul inamic foarte puternic. Din cauza conducerii proaste a Lt. av. german Andorfer, care a băgat toată escadrila în picaj la 1000 m, el (cuvânt neinteligibil-n.n.) cu frânele în picaj, restul escadrilei a executat bombardamentul cu aceste frâne, din care cauză în loc să redreseze la 1700 m, așa cum s-a ordonat, s-a redresat la 1000 m, astfel că avionul nr.29 pilotat de Slt. av. Cercel Ovidiu a fost lovit de A.c.A. Slt. av. Cercel Ovidiu a reușit cu mari eforturi să se salveze cu parașuta. A încercat înainte de a sări de pe planul avionului să-și salveze mitraliorul care era rănit la genunchi de schije și nu putea să iasă din carlingă, dar a alunecat de pe plan și în timpul căderii și-a deschis comandat parașuta. Serg. R.T.F.F. Dumitrescu a fost înmormântat creștinește de Regimentul 35 Dorobanți care se găsea în dispozitiv în acea zonă. Slt. av. Cercel Ovidiu a aterizat cu parașuta pe o baterie germană unde a primit îngrijirile și i-a pus la dispoziție mijloacele necesare de transport să se întoarcă acasă (la Grup-n.n.). Avionul nr.2 (pilot adjutant av. Teodoru Ioan-n.n.)a fost lovit de A.c.A. în planul stâng, reușind să aterizeze pe aerodromul nostru (Bagherovo-n.n.) în bune coondițiuni. Avionul nr.36 pilotat de Slt. av. Bădulescu Mircea, defectându-se motorul, a aterizat forțat pe terenul

Gostagavskaia unde a fost distrus în cădere, iar în cădere a omorât un soldat german. Mitraliorul serg. Pungan Vasile a fost lovit în cădere la cap. Seara rușii ne vizitează cu începere la orele 9, lansând parașute luminoase și bombe.”[74]

Astfel se încheia prima zi de acțiuni de luptă ale Grupului 3 Picaj „Stuka” pe frontul Kubanului, cu terenul de lucru la Kerci nr.6 (Bagherovo). Dincolo de strâmtoarea Kerci (care leagă Marea de Azov de Marea Neagră), Peninsula Taman, cu golful și localitatea Taman, apoi la sud, pe țărmul Mării Negre, localitățile Anapa și Novorosisk. Pe țărmul Mării de Azov, golful și orașul Temriuk. Pe continent, de o parte și de alta a râului Kuban, care se varsă în Marea Neagră, localitățile Slavianskaia, la nord, Krimskaia, la sud, iar la nord-vest de aceasta, localitatea Gostagavkaia. Pădurea fermecată se află la câtiva kilometri nord-est de localitatea Krimskaia. A fost primul obiectiv atacat de echipajele Grupului 3 Picaj „Stuka” pentru menținerea capului de pod Kuban din zona Caucazului. Revista „Aripi românești”, numărul dublu pe luna decembrie 1943, sub semnătura reporterului de război locotenent rez. Petre Tipărescu relata pe două pagini bogat ilustrate împrejurarea din 6 iulie 1943 cu echipajul sublocotenentului aviator Ovidiu Cercel sub titlul: *La Pădurea fermecată. Lupta în văzduh a unui echipaj eroic de Stukas român.*[75]

Situația echipajului avionului Ju.87 nr.36 pilotat de sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu nu a fost una simplă. În primul rând, sergentul Pungan Vasile, radiotelegrafist și mitralior de bord a fost dus la un spital german din zonă, unde a fost operat la cap. Își amintește: „Izbitura a fost puternică la contactul cu solul. Puteam să mor. Am fost operat la cap de medicii germani care se minunau de rezistența mea. Mi s-a pus o placă de argint la cutia craniană, o port și acum. Nu știu detalii despre fractura craniană. M-am făcut bine și m-am înapoiat la unitate. Am mai zburat și după aceea, inclusiv cu sublocotenentul Bădulescu. Când aveam dureri la cap, medicul Grupului mă oprea de la zbor. Eu vroiam să zbor, eram un trăgător bun și-mi plăcea că zburam cu piloți Stuka, care erau unul și unul; apoi primeam și hrană deosebită ca navigant, și bani, era ceva. Sublocotenentul Bădulescu n-a avut nici o vină, s-a oprit motorul și puteam să murim amândoi. Și el a fost lovit, undeva la șold, dar în rest n-a avut nimic. Când s-a înapoiat din spital și m-a găsit la Grup s-a bucurat, credea că am murit. Chiar a zis: „Credeam că te-am omorât”. Îmi pierdusem cunoștința și cred că îmi curgea și sânge. Nu știu dacă el sau alții m-au scos din avion și m-au dus la spital. Am scăpat cu viață.”[76]

Potrivit *Jurnalului de operații* al Grupului 3 Picaj „Stuka”, abia în data de 12 iulie 1943 a sosit de la Baza din Mariupol un avion Ju.52 „care ridică pe Slt. av. Bădulescu Mircea și Adj. av. Andrei Alexe (probabil Teodoru Ioan-n.n.) pe care îi duce la spitalul Mariupol fiind suferinzi din cauza accidentelor de avion la data de 6 iulie.”[77] De ce numai după atâtea zile, nu știm. O fotografie datată 5 august 1943, Gherăseni, și păstrată în arhiva familiei comandor aviator Dabija Dumitru, îl arăta pe sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, în uniformă, călare pe șaua unei motociclete cu ataș, cu mâinile încleștate pe ghidon și cu privirea la obiectivul aparatului de fotografiat. Pe verso, dedicația: „Mult simpaticei Tanța (Tincuța Dumitrescu, mezina între surorile Polixenia, Georgeta și Niculina-n.n.), drept mulțumire pentru serviciul adus mie ca oaspete. Mircea.” Înseamnă că la acea dată ieșise din spitalul de la Mariupol și se afla în concediu medical în țară, la Buzău și Gherăseni. Cum precizează membrii familiei, Mircea T. Bădulescu prezenta în zona șoldului stâng o adâncitură ca urmare a unei operații pe o posibilă rană cu infecție. Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu s-a înapoiat la Grup în data de 24 august 1943, cum se va arăta.

În cele aproape 45 de zile cât a lipsit dintre camarazii săi, acolo la Bagherovo și în capul de pod Kuban, s-au petrecut o mulțime de evenimente, pe care avea să le afle, fie și numai sumar, la înapoierea sa din concediul medical. Mai întâi, în perioada 6 iulie-24 august 1943 s-au executat 80 de misiuni la inamic în capul de pod Kuban, majoritatea cu Grupul, cu circa 17-22 avioane ieșite în misiuni, uneori chiar 3-4 misiuni într-o zi. Comandanții de escadrile-căpitan av. Prislopeanu Ioan, locotenent av. Andrei Tudor, locotenent av. Becheanu V., dar și instructorul german locotenent av. Andorfer Anton s-au întrecut pe ei înșiși în conducerea formațiilor, fără pierderi umane și în avioane la inamic. Spre exemplu, în data de vineri 16 iulie 1943, Grupul 3 Picaj „Stuka” a executat patru misiuni de război -nr.35 cu 22 avioane, nr.36 cu 21 avioane, nr.37 cu 20 avioane, nr.38 cu 18 avioane-, toate în zona satului Krimskaia, unde se aflau trupe, baterii de artilerie și blindate inamice. În *Jurnalul de operații* al Grupului, după precizarea misiunilor și a echipajelor ce le-au executat, citim următoarea consemnare: „Azi a fost cea mai activă zi de când Grupul se află în zona de operații. Personalul a făcut față acestei mari cerințe în mod exemplar. Seara urmează o masă slabă și un somn binefăcător pentru ca mâine să începem cu aceeași intensitate munca și lucrul pe front.”[78] În adevăr, a doua zi, sâmbătă 17 iulie 1943 Grupul a executat patru mi-

siuni de război la inamic, cu, respectiv, 18, 17, 16 și 18 avioane ieșite în misiuni. *Jurnalul de operații* al Grupului consemna, între altele: „Azi a fost a doua zi grea, din nou 4 misiuni periculoase și obositoare. Personalul navigant însă este pe deplin mulțumit, căci și-au făcut datoria pe deplin. După această zi obositoare, seara fiind frumoasă și cu lună plină, Ivanii ne răspund și ei prin bombe și parașute luminoase, dar departe de aerodrom, pe văi și în câmp. Vânătoarea de noapte a alungat bombardierele rusești care veniseră la foarte mare înălțime."[79]

Între multitudinea evenimentelor specifice acțiunilor militare aeriene, câteva aniversări, fiecare cu importanța și semnificația sa. La 9 august 1943, după misiunile nr.86 (la ora 7.45, cu 19 avioane) și nr.87 (la ora 11.00, cu 18 avioane), Grupul 3 Bomb. Picaj „Stuka" a sărbătorit 1000 avioane ieșite la inamic în 74 misiuni de război pe frontul din Kuban. *Jurnalul de operații* al Grupului preciza: „Până la această dată s-au executat pe frontul Mius 14 misiuni pe Grup cu 156 avioane aruncând (lansând-n.n.) 70.200 kg bombe. În acest sector două avioane au fost lovite grav de A.c.A. Pe frontul Kuban s-au executat de la 5 iulie la 9 august 74 misiuni cu 1051 avioane scoase la inamic, aruncându-se 495.640 kg bombe. În acest interval de timp au fost 31 avioane lovite grav de A.c.A. inamic și 6 avioane lovite de vânătoare. Nici un avion nu a căzut la inamic și nici un echipaj nu s-a pierdut din aceste cauze. În total până la această dată pe ambele fronturi, Mius și Kuban, s-au executat 88 misiuni în care s-au scos 1107 avioane, aruncându-se 565.840 kg bombe de toate categoriile."[80] Bănuim că toată această statistică a fost adusă la cunoștința personalului navigant și tehnic de către căpitan-comandorul Galeno Francisc, întrucât în documentul de mai sus amintit se află precizarea: „Cu această ocazie comandantul Grupului dorește subalternilor să ne meargă tot așa de bine ca până acum și să nu uităm (crezul-n.n.) „Să ne trăiești."[81]

Cu două zile în urmă, pe 7 august 1943, după executarea celor trei misiuni de război la inamic-nr.81, cu 19 avioane, la ora 9.30, nr.82, cu 17 avioane, la ora 13.45 și nr.83, cu 18 avioane, la ora 17.45-toate desfășurate sub comanda locotenentului aviator Andrei Tudor, Grupul 3 Bomb. Picaj „Stuka" a avut o entuziastă sărbătoare. Cu misiunea nr.83, locotenentul aviator Andrei Tudor și adjutantul aviator Mazilu C-tin au împlinit 100 misiuni la inamic „pe frontul rusesc", cum scrie în *Jurnalul de operații* al Grupului, întrucât cei doi bravi zburători au luptat și pe frontul din Basarabia și de la Odessa în campania anului 1941. Citim în continuare în documentul amintit: „Grupul îi serbează cu

tot fastul cuvenit. Le așteptăm sosirea din misiune cu flori și șampanie. Reporterul german Hempel de la U.F.A. cu aparatul său de filmat, de asemenea este la datorie. Grupul le urează în sunetul ciocnirii paharelor de cristal umplute cu șampanie vechea noastră parolă „Să ne trăiești!" Seara a urmat o mică întrunire în cinstea acestei performanțe de 100 misiuni a Lt. av. Andrei Tudor și Adj. av. Mazilu C-tin. Tot azi Lt. av. Becheanu Victor este decorat cu Ordinul „Crucea de Fier" clasa 2-a pentru faptele de arme săvârșite în campania de la 1 octombrie-1 decembrie 1942 pe frontul de la Cotul Donului în cadrul Grupului 3 Bomb. Ușor, activând de pe terenul Morozovskaia."[82]

Duminică, 25 iulie 1943, după misiunile nr.63 (de la ora 5.05, cu 12 avioane) și nr.64 (de la ora 13.30, cu 11 avioane) Grupul 3 Bomb. Picaj „Stuka" l-a sărbătorit pe instructorul german locotenent aviator Andorfer Anton cu ocazia celei de a 400-a misiune la inamic, misiunea nr. 64 fiind condusă de acesta. Citim în *Jurnalul de operații* al Grupului: „Ne bucurăm că a ajuns să împlinească acest număr fabulos de misiuni la Grupul nostru pe care l-a instruit și învățat secretele avionului Stuka. La întoarcerea din misiune Grupul îl primește ca pe un sărbătorit cu șampanie, coroane și buchete de flori, urându-i să ajungă și mia de misiuni tot așa de bine cum a ajuns și la acestea-400. Ne bucurăm că la această sărbătoare asistă și Școala (Superioară) de Război cu toți elevii și profesorii (veniți de la 23 iulie 1945 pe aerodromul Kerci nr.6-Bagherovo-n.n.). Sunt lucruri rare pe care le întâlnești în viață. Lt. av. Andorfer Anton a fost felicitat mai întâi de mitraliorul său (subofițer Bobsein Anton-n.n.), apoi, purtat pe umeri, ca semn al victoriei, de camarazii români. Sărbătorirea a fost filmată de operatorul pentru jurnalele de război germane. Domnul comandor av. Galeno Francisc îl felicită și îl sărută camaraderește pe ofițerul german atât de tânăr ca ani (împlinea 24 ani la 23 decembrie 1943-n.n.) și atât de bătrân luptător, umplându-i apoi cupa de șampanie și bând cu toții în cinstea și sănătatea bravului Stukist. Seara a urmat o masă camaraderească dată în onoarea sărbătoritului."[83]

Peste două săptămâni, duminică 8 august 1943 locotenetul aviator Anton Andorfer își încheia misiunea ce a avut în cadrul Grupului 3 Bomb. Picaj „Stuka". Citim în *Jurnalul de operații* al Grupului: „La orele 14.00, cu un avion Taifun ne părăsește instructorul german al Grupului nostru Lt. av. Andorfer (Toni) Anton, împreună cu Uffz. Bobsein, mitraliorul său, fiind chemat la unitatea sa deoarece și-a îndeplinit misiunea. Despărțirea de cei pe care i-a învățat și alături de care a trăit

clipe plăcute și poate fericite a fost cât se poate de emoționantă. Cpt. cdor. av. Galeno Francisc l-a îmbrățișat și sărutat, mulțumindu-i călduros pentru interesul și râvna depusă la instruirea noastră. Tot cu această ocazie pleacă și Cpt. Herman Spiegel, ofițer de legătură al Corpului Aerian Român pe lângă Corpul 1 Aero German, care era detașat la unitatea noastră."[84] Cine poate să știe dacă Anton (Toni) Andorfer mai este în viață! Ar trebui să împlinească 83 de ani...

La înapoierea din concediul său medical, sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu nu l-a mai găsit printre camarzii de la Grup. La fel nu i-a mai găsit nici pe camarazii adjutant aviator Anghel Mihai și caporal Smărăndoiu Ioan, morți la 18 iulie 1943 într-un grav accident, imediat după decolarea în cea de-a treia misiune a Grupului din ziua aceea, misiunea nr.45, când, la luarea virajului pentru a se înscrie pe direcția frontului, avionul pilotat de adj. av. Anghel Mihai s-a ciocnit de avionul coechipier, pilotat de adj. av. Negulici Teodor; cu o parte din plan retezată, avionul a intrat în picaj fără a se mai redresa până la pământ, unde a făcut explozie și a luat foc. O echipă de pompieri germani s-a deplasat lângă avionul căzut. Bombele au început a exploda și a omorât un pompier german. A doua zi rămășițele pământești a celor trei au fost înhumate creștinește cu preot român și german la cimitirul eroilor din Kerci. Așa că, poate nu întâmplător, la 20 iulie 1943 (de Ziua Aviației!) s-a primit de la Corpul Aerian Român (comandant: general de escadră aviator Ermil Gheorghiu) Ordinul de zi nr.63 din 19 iulie 1943 prin care se citează pe Corp activitatea Grupului 3 Bomb. Picaj pe frontul din Kuban, evidențiindu-se „elanul și hotărârea cu care echipajele sale (Grupului-n.n.) au plecat în misiunile ordonate."[85] Pentru ca adjutantul Grupului, locotenentul aviator Ghiurițan Ioil (n. 6 octombrie 1917), să noteze cu candoarea celor douăzeci și cinci de ani ai săi în *Jurnalul de operații*, în continuare: „Tot azi am mai observat că pui de rândunele ce au locuit cu noi și au crescut sub ochii noștri au început școala de zbor ieșind din cuib și încercându-și aripioarele pe lângă cuib. Cioculețele lor erau încă galbene, penele le crescuseră complet. Puișorii se uitau la noi curioși și parcă cu frică, iar rândunele bătrâne le dădeau târcoale vesele, ciripind, îndemnându-i la zbor."[86]

Sub data de 23 iulie 1943, următoarea consemnare: „La ora 8.00, cu un avion Ju.52 sosește în vizită la Grup-Școala Superioară de Război, secția Aeronautică, sub comanda domnului Comandor av. Pădure (Eugen) și Cpt. av. Landman (Paul), cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul". Printre elevii acestei Școale remarcăm vechii noștri instructori de zbor, ca ilustrul Cpt. av. Perju Constantin, Cpt. Deică Dumitru, fostul comandant și precursor al glorioasei Escadrile 73 (Observație) în campania de la Odessa, precum și Cpt. av. Stănescu Valentin, Cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul", care pe timpuri (în 1939-1941-n.n.) a fost instructorul nostru la Școala de Ofițeri Aviație, dând aripi din aripile lui multora dintre Stukiștii noștri. Ei au urmărit cu atenție misiunile executate de Grup și Cpt. av. Stănescu Valentin a luat parte la două din aceste misiuni cu foștii lui elevi. Lt. av. Becheanu Victor (misiunea nr.57, cu 9 avioane, la ora 13.30) și Lt. av. Andrei Tudor (misiunea nr.60, cu 12 avioane, la ora 8.30, în data de 24 iulie 1943) pentru a se identifica la fața locului de felul cum acționează și reacționează (avionul) Stuka."[87]

„Când i-am spus, pe scurt, lui Gicu Bădulescu de toate acestea, căci m-a întrebat, s-a necăjit foarte, dar s-a resemnat repede, zicând: „Asta e!" Ar fi vrut mult să-și revadă pe foștii instructori din Școala de Aviație, pe căpitanul Valentin Stănescu cu care zburase mai mult (în 1940, pe avioanele de școală și antrenament *Fleet 10G*, *Potez XXV* și *I.A.R.27*-n.n.)."[88] De precizat că înapoierea din concediul medical a sublocotenentului aviator Bădulescu T. Mircea s-a produs marți 24 august 1943, după o absență de aproape 45 zile, cum s-a mai spus, și la o lună de zile de la vizita elevilor și profesorilor Școlii Superioare de Război din București. În *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Picaj „Stuka" găsim, sub această dată, următoarea consemnare: „La orele 10.30 sosește de la Baza Mariupol domnul căpitan aviator Dobrescu Gheorghe (comandantul Bazei Mariupol-n.n.) cu un I.A.R.38 aducându-ne alimente, țigări, lichior și mult așteptatele scrisori din patrie. Totodată ne-a adus și alocația de hrană (în lei-n.n.) a personalului de aici. Cu această ocazie se întoarce la Grup Slt. av. Bădulescu T. Mircea din Escadrila 81 Bomb., venind din concediul medical."[89]

În ziua aceea, Grupul 3 Picaj „Stuka" se pregătea să execute misiunea nr.95 (la orele 15.10, cu 27 avioane), condusă de sublocotenentul aviator Cercel Ovidiu, asupra unor mari aglomerări de trupe inamice în capul de pod Kuban, zona Nijni-Svenski, puternic apărată A.c.A.[90] La fel, în ziua aceea, adusă de la Baza Mariupol, comandantul Grupului a primit Scrisoarea nr.862 din 21 august 1943 din partea subsecretarului de Stat al Aerului, general de escadră Jienescu Gheorghe prin care acesta își cerea scuze că nu a putut veni încă în mijlocul camarazilor aviatori de la „Stuka" (generalul aviator Gheorghe Jienescu obișnuia să viziteze toate unitățile de aviație și artilerie antiaeriană

aflate în zona operativă, uneori chiar la intervale scurte de timp, de câteva săptămâni) din cauza „multitudinilor nevoi legate de răspunderea misiunii ce mi-a fost încredințată (aceea de subsecretar de Stat al Aerului, din 14 septembrie 1940, de către generalul, apoi Mareșalul Ion Antonescu -n.n.) și în plus diferitele probleme, deosebit de presante și concludente ce ne-au fost puse de acțiunea aeriană anglo-americană de la 1 august a.c. asupra zonei noastre petroliere (Ploiești-Valea Prahovei-n.n.)."[91]

„Veștile aduse din țară de Gicu Bădulescu erau în general optimiste. Zicea că lumea își vedea de treburi, strânge de pe câmp, treieră. Numai bombardarea Ploieștilor de către americani a înspăimântat pe toată lumea, producând mari pagube-morți, case distruse, plus rafinăriile de la Ploiești și Câmpina bombardate. Nu a fost la Ploiești, s-a mulțumit cu veștile de prin ziare și ce vorbea lumea. Dacă țin bine minte, zicea că lumea vorbea de bombardamente și mai mari, ca în Germania, și că nemții rezistă puternic, dar bombardamentele anglo-americane fac ravagii. Nu discutam dacă războiul este pierdut sau nu. Frontul era pe Isium și Mius, Crimeea era sub ocupație româno-germană, în capul de pod Kuban, unde luptam, aveam succese tactice notabile. Apoi a povestit, cât știa din ziare, despre colegul nostru, buzoian și el, sublocotenentul aviator Carol Anastasescu, care la 1 august 1943 a intrat cu I.A.R.80 într-un bombardier american și l-a doborât. El a scăpat cu viață ca printr-o minune, căzând pe o căpiță de fân, zdrobit tot, și se afla într-un spital din București. Ziarele l-au numit „pilotul torță", „pilotul bolid" etc. Ce mai, Cărluță al nostru devenise erou național! „Bravo lui-a zis Gicu-, numai de n-ar rămâne olog pe viață." Iată că Anastasescu trăiește și astăzi."[92]

De fapt, sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a intrat în vârtejul luptelor chiar de a doua zi a sosirii sale la Bagherovo-Kerci nr.6, participând la misiunea nr.96 (26 avioane) de la orele 17.00, cu decolarea la orele 16.45, sub comanda sublocotenentului aviator Cercel Ovidiu (care avea la bord pe reporterul de război Petre Stere), asupra aglomerărilor de trupe pe baza de plecare la atac din capul de pod Kuban, zona Ninji-Svenski. Pentru ca în ziua următoare, adică joi, 26 august 1945, să participe la misiunea nr.96 (25 avioane) de la orele 14.45, sub comanda comandantului Grupului căpitan-comandor aviator Galeno Francisc (cu avionul pilotat de locotenentul aviator Andrei Tudor). De precizat că în dimineața zilei „în fața frontului Slt. av. Bădulescu Mircea de la Esc.81" a primit, înmânată de comandantul Grupului „Crucea de Fier cl.2-a pentru faptele de arme din campania 1942-1943 la Cotul Donului."[93] Era aceasta cea dintâi decorație ce i s-a conferit în viața sa, ca răsplată a muncii sale de aviator, pilot de război. În mod sigur s-a bucurat, iar căpitan-comandorul Galeno Francisc, strângându-i bărbătește mâna, va fi zis „apăsat" (cum obișnuia) „Să ne trăiești!" Până la sfârșitul lunii august 1943 nu a fost zi în care sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu să nu execute cel puțin o misiune de război în capul de pod Kuban (două, în data de 28 august 1943), în zonele Krimskaia, Pădurea fermecată, Novorosisk, Melicov, toate cu avionul Ju.87 nr.23 și mitralior de bord caporalul Ușurelu Vasile.[94] În echipaj cu locotenentul aviator Andrei Tudor, comandantul Grupului, căpitan-comandorul aviator Galeno Francisc își făcuse obiceiul de a comanda din zbor, prin radio, formațiile în misiunile ordonate. Era acesta un procedeu relativ eficace, preluat de la nemți.[95]

Ordinul de zi nr.48 pe Armată din 28 august 1943 prin care se cita în exclusivitate Grupul 3 Bomb. Picaj „Stuka", cu nominalizarea comandantului Grupului și a comandanților de escadrile,[96] precum și vizita generalului de escadră Gheorghe Jienescu la Grup au fost cele două mari evenimente ce au încheiat luna august 1943 pentru aviatorii „Stukiști" de pe Kerci nr.6-Bagherovo.

În dimineața zilei de marți 31 august 1943, la orele 6.00, pilotând avionul Taifun nr.108 de la Mariupol, a aterizat pe terenul Kerci nr.6 generalul de escadră aviator Gheorghe Jienescu, subsecretar de Stat al Aerului. În *Jurnalul de operații* al Grupului s-a relatat cu detalii această vizită, cea dintâi în mijlocul aviatorilor de la „Stuka", pe care îi prețuia deosebit. Câteva extrase: „Domnia sa a fost primit de dl. Cpt. cdor. av. Galeno Francisc, comandantul Grupului. Domnul Ministru primește raportul apoi se interesează personal de mersul Grupului și felul cum lucrează. Domnia Sa a inspectat apoi sala de informații a Grupului de care a rămas mulțumit. După aceasta, împreună cu dl. Cpt. cdor. av. Galeno Francisc au început inspecția la escadrile unde s-a întreținut cu întregul personal, întrebându-i de greutățile familiare și alte chestiuni personale. La orele 9.00 primim ordin de misiune. Domnul Ministru asistă la pregătirea tactică și tehnică a misiunii în sala de instrucție a Grupului."[97] Apoi generalul aviator Gheorghe Jienescu a asistat la plecarea și întoarcearea avioanelor din misiune. Printr-o coincidență fericită, așa cum rezultă din *Jurnalul de operații* al Grupului, misiunea din dimineața zilei de 31 august 1943 a purtat numărul 100, cu decolarea la orele 11.15 sub comanda locotenentului

aviator Andrei Tudor, pe escadrile, astfel: Esc.73 cu 8 avioane; Esc.81 cu 10 avioane, inclusiv echipajul german: pilot Cpt. Nauiman H. și mitralior subof. Stark Karl; Esc.85 cu 7 avioane. Obiectiv de atac: aglomerări de trupe pe baza de plecare la atac în capul de pod Kuban, zona Melicov și Gorîișotski.[98] „Domnul Ministru Subsecretar de Stat al Aerului a asistat cu multă atenție la primirea raportului după misiune, punând diferite întrebări echipajelor."[99] La orele 13.30 generalul aviator Gheorghe Jienescu „a luat masa împreună cu ofițerii Grupului la popota germană a aerodromului", apoi, la orele 17.00, în fața Grupului, la aerodrom, a ținut „o cuvântare vibrantă arătându-și mulțumirea de felul cum a găsit acest Grup", felicitându-l pe comandantul Grupului „pentru felul cum a știut să-și instruiască Grupul pe noul material de bomdardament în picaj, reușind să creieze o tradiție pentru bombardamentul în picaj în Aeronautica Română."[100] Cu acest prilej, generalul aviator Gh. Jienescu a înmânat personalului Grupului mai multe distincții, afirmând că „nici o decorație pe Armată nu a fost înmânată mai binemeritată ca acelea ce le împarte Grupului 3 Stuka."[101] Printre cei decorați, în ordinea înscrisă în *Jurnalul de operații* al Grupului: Cpt. cdor. av. Galeno Francisc -Ordinul „Virtutea Aeronautică" cu spade, clasa Cavaler cu prima și a doua baretă; Cpt. german Nauiman Hans -Ordinul „Virtutea Aeronautică" cu spade, clasa Cavaler cu prima și a doua baretă, precum și Insigna de pilot român; Lt. av. Andrei Tudor, comandantul Escadrilei 73 Bomb. Picaj -Ordinul Militar „Mihai Viteazul" clasa III-a; Slt. av. Cercel Ovidiu -Ordinul „Virtutea Aeronautică" cu spade, clasa Crucea de Aur cu prima și a doua baretă; Slt. av. Dragomir C-tin Ordinul „Virtutea Aeronautică" cu spade, clasa Crucea de Aur cu prima și a doua baretă; Slt. mec. Enescu Gheorghe-Medalia Aeronutică clasa II-a ș.a.[102] După ce a făcut o vizită la Corpul 1 Aerian German, generalul aviator Gheorghe Jienescu, însoțit de comandantul Grupului 3 Picaj, s-a înapoiat la Grup unde a rămas peste noapte. În dimineața zilei următoare, miercuri 1 septembrie 1943, pilotând avionul său Taifun s-a deplasat la Anapa, în capul de pod Kuban. A revenit la orele 17.00, rămânând peste noapte la Grup, pentru ca a doua zi să plece la Eupatoria.[103]

Luna septembrie 1943 a fost una extrem de grea pentru Grupul 3 Picaj „Stuka", de altfel ultima pe frontul Kubanului și pe aerodromul Kerci nr.6-Bagherovo. Misiuni de război în capul de pod Kuban nu au fost decât 19, de la nr.100 la 119, întrucât în perioada 3-7 septembrie 1943 starea timpului s-a înrăutățit considerabil și nu s-a putut zbura,

echipajele rămânând permanent în alarmă. Cele mai multe misiuni au fost asupra orașului Novorosisk-fabrica de ciment, aglomerări de trupe și vehicule, apoi în zona Nova Mihailovskaia și Varnikovskaia. Ultimele două misiuni, nr.118 și 119 au fost la vest localitatea Temriuc pe țărmul Mării de Azov, unde s-au semnalat aglomerări de trupe pe baza de atac.[104] Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a participat la 14 din cele 19 misiuni de război ale Grupului, mai puțin misiunile nr.101, 102, 113, 117 și 119, din care la 10 misiuni în poziția cap patrulă și la 4 misiuni în poziția cap escasdrilă, fapt ce marca o sporire considerabilă a rolului său ca luptător aerian, pe baza sarcinilor distribuite de comandantul Grupului. De precizat că misiunile nr.104, 105, 106, 108, 109, 111 și 112 le-a efectuat cu vechiul său camarad sergentul Pungan Vasile.[105] Totodată, începând cu misiunea nr.115, a făcut echipaj cu submaistrul Capdemai Gheorghe, care s-a dovedit un camarad de toată isprava; cele mai multe dintre misiuni, până la sfârșitul războiului, le vor efectua împreună, legându-se între ei o camaraderie exemplară. La avionul Ju.87 Stuka, mai mult decât la alte avioane de luptă de tip biloc, relația pilot-mitralior/radiotelegrafist de bord are o valoare deosebită în acțiunile aeriene de luptă; cum nu stau alături, ci spate în spate, în carlingi separate, și comunică între ei doar prin radio, unul pe celălalt trebuie „să se simtă", cu scopul unic de a scăpa cu viață și a-și îndeplini în perfecte condițiuni misiunea. Cuplul pilot-mitralior etalat de instructorul german locotenent aviator Anton Andorfer și camaradul său subofițerul Anton Bobsein a fost un exemplu concludent în acest sens. În cadrul Grupului 3 Bomb. Picaj, spre exemplu, locotenentul aviator Andrei Tudor a efectuat majoritatea misiunilor sale de război numai cu submaistrul Peștereanu Petre ș.a.m.d. În această relație pilot-mitralior pe avionl Ju.87 se combină nu doar aspectele de ordin strict profesional, ci și cele afective, temperamentale etc. Priviți fotografia în care pe capota avionului Ju.87 stau spijiniți umăr la umăr adjutantul aviator Alfons Auner, pilot, și caporalul Viorel Almășanu, mitralior din Escadrila 73 Bomb. Picaj și veți înțelege, spre exemplu, bucuria mitraliorului de a fi „umăr la umăr" cu superiorul său, pilotul... Fotografia aceasta rămâne emblematică pentru Grupul 3 Bomb. Picaj, întrucât cei doi tineri camarazi și-au pierdut viața în misiunea nr.103, pe frontul Kubanului. Reacția inamică A.c.A. a fost extrem de puternică. Avionul nr.9 (din cele 17 ale misiunii), cu echipajul: pilot. adj. av. Auner Alfons și mitralior cap. Almășanu Viorel a fost lovit în plin, nu a mai putut redresa și a intrat în pământ luând foc după o puternică explozie. Sub data de 2 septembrie 1943, când s-a întâm-

plat evenimentul, în amiaza zilei, citim în *Jurnalul de operații* al Grupului: „Este primul echipaj și avion pierdut la inamic din Grup. Camarazii privesc moartea la datorie a bunilor lor camarazi cu o nespus de mare durere în suflet și stoicism (în sensul de tărie, fermitate sufletească-n.n.) de adevărați zburători. Să dea Bunul Dumnezeu ca pierderea Adj. av. Auner Alfons și Cap. Almășanu Viorel să fie și ultima în Grupul nostru de Stukiști români. Moartea la datorie nu este zadarnică: Auner, dragii tăi camarazi din Grupul 3 Bombardament „Stuka" Român, te vor răzbuna. Dormiți în pace suflete de eroi, jertfiți pe altarul Patriei și să vă fie țărâna ușoară."[106] Numai că cenușa trupurilor lor tinere s-a împrăștiat, prin explozie, în valea Kubanului, fără a avea vreodată un mormânt... Un amplu și vibrant reportaj *Echipajul*, apărut în revista „Aripi românești" în prima parte a lunii octombrie 1943 relata pe două pagini bogat ilustrate tragica moarte a celor doi camarazi tineri de la Grupul 3 Stuka.[107] Reporterul anonim scria despre Adjutantul Auner Alfons: „Cu trupu-i mărunt și neîncăpător pentru toată firea lui răscolită de o veșnică și neobosită energie, cu părul așezat cuminte numai în bucle de aur mat și-n ochi cu cel mai limpede senin de dimineață primăvăratică, cu râsul și gluma nelipsite de pe buzele-i croite frumos și bărbătesc, sub o mustăcioară blondă și arcuită, era un tot de argint viu(...) Strălucitor de tinerețe, își închinase cu dărnicie Patriei toată puterea de luptă a anilor lui puțini."[108] Iar despre caporalul Almășanu Viorel același reporter nota: „Murind lângă pilotul lui, odată cu avionul care îi purtase de nenumărate ori biruitori, mândru și înfrumusețat cu tricolorul și cocarda României prin zarea dușmanului, n-a avut decât o singură părere de rău: aceea de a-și sfârși zilele aflate de abia în pragul vieții fără să aibă satisfacția pe care o dorea puternic-să trăiască, să lupte, să mai vadă încă odată și apoi să moară pentru înseninarea definitivă a sfântului cer ardelean."[109]

La 30 septembrie 1943, în misiunea nr.119, cu 22 avioane, ultima de pe aerodromul Kerci nr.6-Bagherovo, echipajul pilot Adj. av. Gherman Ștefan, mitralior caporal Stancu C-tin a ratat aterizarea pe ternul Kerci nr.2, a capotat luând foc și nu s-au putut salva, fiind carbonizați. Rămășițele lor pământești au fost înhumate creștinește în cimitirul eroilor din Kerci. De când acționează pe frontul Mius și pe frontul Kubanului Grupul 3 Picaj a pierdut cu acesta, al treilea echipaj, două în luna septembrie.[110]

Pentru cronica acestei luni calendaristice deosebit de încărcată-septembrie 1943-, au fost și momente optimiste în activitatea Grupului

3 Picaj. Spre exemplu, la 11 septembrie 1943 a executat misiunea nr.108, în dimineața zilei, cu 23 avioane, în zona Novorosisk, fabrica de ciment, cu rezultate bune, sub comanda locotenentului aviator Andrei Tudor. La înapoiere au aterizat la Anapa, de unde au executat misiunea nr.110 asupra aceluiași obiectiv. Între altele, în *Jurnalul de operații* s-a comsemnat: „Băieții sunt bucuroși de acest ordin, căci au ocazia să se întâlnească cu vânătorii slovaci, cu care ne-am împrietenit și ne înțelegem foarte bine. Apoi, mai sunt și ceva struguri pe lângă aerodrom care nu sunt de lepădat."[111]

În dimineața zilei de 23 septembrie 1943, în timp ce 25 echipaje se aflau în misiunea nr.115, sub comanda locotenentului aviator Andrei Tudor, la Bagherovo a sosit în vizită generalul de corp de armată Avramescu Gheorghe, comandantul Corpului de Munte Român ce acționa în capul de pod Kuban. A asistat la înapoierea echipajelor din misiune, la raportul acestora și s-a declarat deosebit de mulțumit de cele văzute și auzite. În acea zi, la ora prânzului, a sosit la Bagherovo generalul de escadră Ermil Gheorghiu pentru a-și lua rămas bun de la Grupul 3 Stuka la predarea funcției de comandant al Corpului Aerian Român generalului de escadră aviator Emanoil Ionescu, prezent alături de vechiul comandant. Prin ordinul de zi nr.853 din 17 septembrie 1943 generalul de escadră av. Ermil Gheorghiu a mulțumit Gruplui 3 Picaj pentru activitatea împreună timp de un an. „Voi rămâne cu inima și gândul la voi -se preciza în respectivul ordin și voi spune oriunde mă voi afla: Dumnezeu să vă ajute pentru a continua și mai viguros pe drumul așa de promițător în care v-ați angajat."[112] Pentru ca prin Ordinul de zi nr.90 din 24 septembrie 1943, în baza prevederilor D.R.nr.932/ 1941 și instrucțiunilor Subsecretariatului de Stat al Aerului. Secretariatul General nr.5787/1941, referitor la conferirea decorațiilor în timp de război, generalul de escadră aviator Ermil Gheorghiu să confere un număr important de decorații Grupului 3 Stuka „pentru activitatea deosebită depusă de personalul navigant, nenavigant și tehnic pe timpul luptelor din bazinul Donețului (frontul Mius-n.n.) și capul de pod Kuban."[113] Au primit Ordinul „Steaua României" cu spade, clasa V-a și panglică de Virtute Militară: Lt. av. Becheanu V., Lt. av. Ghiurițan Ioil. Ordinul „Coroana României" cu spade, clasa V-a și panglică de Virtute Militară a fost conferit sublocotenenților aviatori Cercel Ovidiu, Popovici Dumitru, **Bădulescu Mircea**, sublocotenentului ing. rez. Meițeanu Verner, sublocotenenților mecanici Păun Marin, Croitoru Dumitru. Medicul Grupului 3 Stuka sublocotenent rez. dr.

Oprea Ioan a fost distins cu Ordinul Crucea Regina Maria clasa III-a. Un mare număr de subofițeri și grade inferioare au fost distinși cu Medalia Aeronautică cu spade, Medalia Virtutea Militară, Crucea Serviciul Credincios cu spade, Medalia Bărbăție și Credință cu spade.[114]

4. Pe frontul Melitopol și în Crimeea

La 30 septembrie 1943 Corpul Aerian Român a emis Ordinul nr.870, în baza căruia: „Cu începere din dimineața de 1 octombrie 1943 Grupul 3 Stuka reintră sub ordinele Corpului Aerian Român având ca T.B. (teren de bază-n.n.) Herson (pe malul drept la Niprului la vărsare-n.n.), T.L. (teren de lucru-n.n.) Rikovo (...) Cu începere de la 1 octombrie 1943 ora 12.00 Grupul va fi în măsură a executa misiunile de pe terenul Rikovo."[115] Ca urmare, după misiunea nr.119 de la ora 10.30 și înmormântarea camarazilor adjutant aviator Gherman Ștefan și caporal Stancu Constantin în cimitirul eroilor din Kerci, Grupul a luat măsurile de deplasare pe noul teren de lucru. În dimineața zilei de 1 octombrie 1943, decolarea eșalonului volant s-a ordonat pe escadrile, astfel: la ora 7.45-Esc. 73; la ora 7.55-Esc.81; la ora 8,00-Esc.85, cu aterizarea pe terenul Rikovo pe patrule de 3 avioane, după o oră și zece minute de zbor peste Marea de Azov, la 200 m înălțime. Cum terenul Rikovo se afla în apropierea frontului s-a dat ordinul: „Nimeni nu are voie a vorbi la radio, toată lumea stă pe ascultare și execută ordinele ce se vor da." Se mai preciza că, la ordin, se va ateriza eventual pe terenul Ghenicesk, care este sud-est Rikovo, pe continent, la strâmtoarea ce leagă Marea de Azov cu Marea Putredă, cu capul peninsulei Arabat (Arabatskaia Strelka) la sud.[116] Transportul meterialelor s-a executat cu avioanele Ju.52 puse la dispoziție de Corpul 1 Aerian German.

Problema mutării pe Rikovo se cunoștea încă de la 25 septembrie 1943, când comandantul Grupului, căpitan-comandor Galeno Francisc și locotenentul Andrei Tudor au făcut recunoașterea și au constatat că „terenul Rikovo se prezintă detestabil și cu totul impropriu pentru Stuka."[117] Acum se constata: „După un drum de 1.30' cele 4 Ju.52 aterizează pe aerodromul prăfuit Rikovo. A fost greu de identificat acest aerodrom deoarece în realitate este o simplă miriște (...) S-a procedat la cantonarea personalului și birourilor în satul Rikovo. Aerodromul este lipsit de A.c.A. și vânătoare. Grupul este lipsit de mijloace de transport, având un singur camion detașat de la Grupul 8 Asalt."[118]

Așadar, condiții de lucru destul de grele. Misiunile de război au început în dimineața zilei de 2 octombrie 1943. Frontul era ajuns în zona Melitopol, Baza Grupului se deplasase cu doar câteva zile în urmă la Nicolaev. Până spre sfârșitul anului 1943 Peninsula Crimeea va fi izolată la nord pe aliniamentul Perekopv-Marea Sivaș-Ghenicesk. Iar pe continent, frontul va ajunge la Nipru, pe aliniamentul Zaporojie-Berislav-Herson, cu ieșirea la Marea Neagră. Cu toată această deplasare vertiginoasă a frontului germano-sovietic spre vest, rezistența pe frontul Melitopol, apoi în Crimeea a fost deosebit de dârză. Și pe frontul Melitopol, ca și pe cel din capul de pod Kuban, „Stukiștii" români și-au făcut pe deplin datoria. Nu întâmplător, într-un reportaj din revista „Aripi Românești" ei au fost supranumiți „cei care fac și tac."[119] Timp de douăzeci de zile, între 2 și 22 octombrie 1943 Grupul 3 Stuka a executat de pe terenul Rikovo un total de 23 misiuni de război pe frontul Melitopol, misiunile nr.120-143. Pe același front, până la 31 octombrie 1943, a mai executat alte 23 misiuni de război, misiunile nr.144-167, cu decolarea de pe ternul de lucru Karankut în partea de nord-est a Peninsuleai Crimeea, sud Djankoi, lângă calea ferată Melitopol-Djiakoi-Simferopol.[120]

Deja de la 1 noiembrie 1943 acțiunile militare aeriene ale Grupului 3 Stuka s-au mutat pe frontul Crimeii, adică la Istmul Perekop ce desparte Marea Șivaș de Marea Neagră, în partea nordică a Peninsulei, cu calea ferată Djankoi-Armeansk-Herson.[121]

Luna octombrie 1943 a fost una în care sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu „și-a dat drumul la zbor", cum se zice în limbajul aerodromurilor, în sensul că a zburat mult, nelipsit în mai toate misiunile de război, cu, uneori, 4 și 3 misiuni pe zi, încredințându-i-se de mai multe ori comanda formației. Pe frontul Melitopol sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu s-a afirmat ca zburător de elită pe avionul *Junkers Ju.87*, alături de deja așii „Stukiști" locotenentul aviator Andrei Tudor și sublocotenentul aviator Cercel Ovidiu, afirmați astfel îndeosebi pe frontul din capul de pod Kuban. La Karankut, unde se vor afla de la 22 octombrie 1943 la 10 aprilie 1944 admirabila „familie" a celor de la Grupul 3 Stuka Român îl vor recepta pe sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu ca pe unul ce „a crescut" sub ochii lor. Palmaresul activității sale de zbor va fi tot mai bogat, edificator în acest sens.

Situația misiunilor de război ale sublocotenentului av. Mircea T. Bădulescu pe luna octombrie 1943 se prezintă ca în tabelul alăturat.

DATA	MISIUNEA	ECHIPAJUL AVIONULUI	COMANDA FORMAȚIEI
06.10.43 (4)	130 (1) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	131 (2) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Lt. av. Andrei Tudor
	132 (3) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Lt. av. Andrei Tudor
	133 (4) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Slt. av. Cercel Ovidiu
07.10.43 (3)	134 (1) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Lt. av. Andrei Tudor
	136 (3) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Lt. av. Andrei Tudor
08.10.43 (3)	137 (1) (11)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Slt. av. Cercel Ovidiu
	138 (2) (11)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Lt. av. Andrei Tudor
	139 (3) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Slt. av. Pasăre D-tru
12.10.43 (1)	140 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Cercel Ovidiu
13.10.43 (2)	141 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	142 (2) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
14.10.43 (1)	143 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
23.10.43 (1)	144 (1) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
24.10.43 (3)	145 (1) (11)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	146 (2) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	147 (3) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
25.10.43 (4)	148 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	149 (2) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	150 (3) (7)	Slt. av. Bădulescu M Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	151 (4) (3)	Slt. av. Bădulescu M Serg. Ușurelu V.	Slt. av. Bădulescu M.
26.10.43 (3)	152 (1) (6)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	153 (2) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Slt. av. Cercel Ovidiu
	154 (3) (10)	Slt. av. Bădulescu M Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
27.10.43 (2)	155 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Slt. av. Cercel Ovidiu
	156 (2) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Cercel Ovidiu
28.10.43 (2)	157 (1) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
29.10.43 (3)	159 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	160 (2) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Slt. av. Cercel Ovidiu
	161 (3) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
30.10.43 (4)	162 (1) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Slt. av. Bădulescu M.
	163 (2) (13)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	164 (3) (13)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	165 (4) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Bădulescu M.
31.10.43 (2)	166 (1) (17)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Gherman I.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	167 (2) (5)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Bădulescu M.

Centralizator: 36 misiuni de război în 15 zile de zbor din 31 zile calendaristice (în medie peste 2 misiuni de război (2,4) pe zi de zbor). Număr peste media de misiuni de război pe zi de zbor: 4 din totalul de patru (6 octombrie 1943; 25 octombrie 1943; 30 octombrie 1943); 3 din totalul de trei (8 octombrie 1943; 24 octombrie 1943; 26 octombrie 1943; 29 octombrie 1943). Din 36 misiuni de război, de 4 ori comandantul formației de luptă în zbor. S-a precizat între paranteze: sub dată-numărul total al misiunilor de război al zilei respective; lângă numărul misiunii Grupului 3 Stuka-la a câta misiune a zilei sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a participat; sub numărul misiunii-numărul total de avioane ieșite pentru respectiva misiune.[122] Este lesne astfel de sesizat „creșterea" activității de zbor a sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu, devenirea sa, sub raport cantitativ, ca zburător de elită în cadrul Grupului 3 Stuka.

În *Carnetul de zbor* al sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu, la sfârșitul lunii octombrie 1943, comandantul Escadrilei 81 Bomb. Picaj, locotenentul aviator Becheanu Victor a consemnat: „Se certifică de noi C-dtul Esc.81 Bomb. că Slt. av. Bădulescu M. a executat de la 13 iunie 1943 la 31 octombrie (1943) 60 misiuni de război pe frontul Mius-Kuban și Melitopol, cu 88,35 ore de zbor și 72 aterizări."[123]

La Rikovo, în luna octombrie 1943 mai multe evenimente, demne de precizat. În timpul misiunii nr.125 din 4 octombrie 1943 a sosit pe aerodrom, în inspecție, comandantul Corpului Aerian Român, general de escadră aviator Emanoil M. Ionescu, însoțit de șeful său de Stat Major, comandor aviator Davidescu Gheorghe, fostul comandant al Școlii de Ofițeri Aviație. Potrivit *Jurnalului de operații* al Grupului, comandantul Corpului Aerian Român a vizitat cele 3 terenuri pe care erau dispersate avioanele Ju.87 „Arătându-se foarte mulțumit de măsura luată și spunând că până în prezent nimeni nu s-a gândit la o astfel de măsură care, în împrejurări ca ale noastre, este singura salvatoare."[124] Apoi, la 7 octombrie 1943, în timpul misiunii nr. 136 avionul nr.2 pilotat de adjutantul aviator Tura Ioan, cu sergentul Băicuș Constantin mitralior nu a mai redresat, intrând în pământ, unde a făcut explozie chiar pe obiectiv. Al patrulea echipaj pierdut de Grupul 3 Stuka și al doilea căzut la inamic.[125] Zile ploioase și cu burniță între 15 și 22 octombrie 1943, fără activitate de zbor, cu mult noroi pe aerodrom.[126]

Mutarea pe Karankut a venit ca o așteptată binefacere. Scrie în *Jurnalul de operații* al Grupului: „Noul aerodrom este foarte bun, mare

și cu 2 piste betonate. Este un aerodrom ideal pentru Stukas."[127] Apoi: „Baza Grupului s-a instalat în clădirea Școlii de agricultură de lângă aerodrom."[128] Pentru ca sub data de 30 octombrie 1943, când s-au executat misiunile nr. 162, 163, 164 și 165, la care a participat și sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, să aflăm, între altele, consemnarea: „Azi a fost poate cea mai activă zi a Grupului (pe frontul Melitopol-n.n.). Lupta dusă azi a fost pe viață și pe moarte, echipajele nu au precupețit nimic, nici chiar viața, năpustindu-se după bombardament la sol pentru a ataca tancuri și vehicule inamice care nu se mai opreau. Erau mase întregi de coloane blindate, motorizate, infanterie și cavalerie, căruțe etc. Ravagiile au fost mari și au fost confirmate în scris de germani (care au făcut însoțirea de vânătoare-n.n.). S-au distrus cu această ocazie 60 tancuri inamice."[129]

Potrivit ordinului nr. 1124 din 30 octombrie 1943 al Corpului Aerian Român s-a fixat terenul de bază (T.B.) la Tiraspol, iar terenuri de lucru (T.L.) astfel: la Herson pentru Grupul 8 Asalt și Grupul 9 Vânătoare; la Karankut pentru Grupul 3 Stuka, care „va rămâne pe acest teren numai în materialele, autovehiculele și personalul strict necesar asigurării misiunilor."[130] De fapt, a doua zi, 31 octombrie 1943, în misiunile nr. 166 și 167 s-a acționat asupra aglomerărilor de trupe și tancuri în zona nord Perekop. Lupta pentru apărarea Crimeii deja începuse. Luni, 1 noiembrie 1943, în misiunea nr.172, a cincea din cela opt ale zilei, condusă de sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, avionul nr.22, cu echipaj-pilot adjutant aviator Anastasiu Ovidiu și mitralior caporal Ușurelu Vasile a căzut pe obiectiv în zona nord-est Perekop. Era aceasta cea dintâi pierdere a Escadrile 81 Bomb. Picaj „Stuka" și al treilea echipaj al Grupului căzut la inamic.[131] Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a executat în acea zi trei din cele opt misiuni de război ale Grupului, misiunile nr. 170, 172 și 174 sub comanda sa. Să mai spunem că împlinea în acea zi 26 de ani.[132]

În luna noiembrie 1943 majoritatea misiunilor de luptă ale Grupului 3 Stuka au fost în zona Kerci, unde acțiunilie inamicului în Peninsula Taman au devenit deosebit de violente. La 19 noiembrie 1943, în misiunea nr.201, cu 8 avioane, în zona Kerci, condusă de sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, având ca mitralior pe submaistrul Capdemai Gh., formația a fost atacată de 15 avioane de vânătoare I.A.K. Unul dintre acestea a fost doborât cu armamentul de bord. Era darul pe care echipajul-sublocotenent aviator Mircea T. Bădulescu și

submaistrul Capdemai Gheorghe îl ofereau Grupului 3 Stuka la serbarea din acea zi pentru 200 misiuni de război la inamic. Spiritul de la Bagherovo a reînviat și la Karankut: „Stukistule, să vii acasă! Să ne trăiești!”[133] A doua zi, pe 20 noiembrie 1943, avionul nr.5 pilotat de adjutantul aviator Mihai Costache, având ca mitralior pe caporalul Moraru Vasile, lovit de vânătoarea inamică, a aterizat în flăcări pe aerodromul Bagherovo. Lângă avionul ce ardea a aterizat sublocotenentul aviator Pasăre Dumitru care a luat echipajul rănit în avionul său și l-a dus la Karankut. Era aceasta misiunea nr.205 și a patra fără protecție de vânătoare germană, cum se ceruse.”[134]

Situațiile de aterizări forțate, cu avionul în flăcări sau ciuruit de gloanțe deveniseră frecvente, aproape nelipsite din fiecare misiune. Aviația de vânătoare sovietică dotată cu avioanele I.A.K. sau Air Cobra era tot mai agresivă și în număr mare de avioane atacatoare. Spre exemplu, în data de 27 noiembrie 1943, în cadrul misiunii nr.217, a treia din cele cinci ale zilei, avionul pilotat de sublocotenentul aviator Cercel Ovidiu, cu submaistrul Marcu V. mitralior a fost incendiat în luptă cu vânătoarea inamică. „Pilotul a aterizat între linii, de unde a reușit să fugă, împreună cu mitraliorul, sub focul artileriei inamice, în liniile noastre. Echipajul a scăpat sănătos.”[135] În aceeași zi, Grupul 3 Stuka a împlinit 220 misiuni de război cu 2746 avioane ieșite în misiuni, totalizând 3542 ore de zbor. A lansat asupra inamicului 1477,240 tone bombe.[136]

În același ritm s-au desfășurat acțiunile aeriene și în luna decembrie 1943, cu precădere în zona Perekop, dar și în zona Kerci, mai puțin la începutul lunii când starea vremii s-a înrăutățit considerabil. Ca fapt divers, în data de 11 decembrie 1943 avionul nr.20 pilotat de adjutantul stagiar av. Lăzăroiu P. având ca mitralior pe caporal Oprinca I. în drum spre Odessa s-a prăbușit în Marea Neagră, din cauza motorului. Echipajul a fost salvat de un vas german și s-a înapoiat la unitate.[137]

Cu calmul și tenacitatea caracteristice, sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a desfășurat în ultimele două luni ale anului 1943 o intensă activitate de zbor, participând la aproape toate misiunile de război ale Grupului 3 Stuka. Palmaresul activității sale de zbor s-a dovedit și de data aceasta deosebit de bogat.

Situația misiunilor de război ale sublocotenentului av. Mircea T. Bădulescu pe luna noiembrie 1943 se prezintă ca în tabelul alăturat.

DATA	MISIUNEA	ECHIPAJUL AVIONULUI	COMANDA FORMAȚIEI
01.11.43 (8)	170 (3) (6)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Bădulescu M.
	172 (5) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Bădulescu M.
	174 (7) (5)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Ghergan I.	Slt. av. Bădulescu M.
02.11.43 (5)	176 (1) (11)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Pasăre D-tru
	177 (2) (13)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	178 (3) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	179 (4) (5)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Ghergan I.	Slt. av. Cercel Ovidiu
05.11.43 (1)	181 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Ghergan I.	Slt. av. Cercel Ovidiu
10.11.43 (1)	188 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Agapie Teodor	Slt. av. Cercel Ovidiu
11.11.43 (1)	189 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
12.11.43 (3)	190 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Cercel Ovidiu
	191 (2) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Agapie Teodor	Slt. av. Bădulescu M.
	192 (3) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Marcu Vasile	Slt. av. Cercel Ovidiu
13.11.43 (2)	194 (2) (6)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Bădulescu M.
14.11.43 (2)	195 (1) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Ghergan Ioan	Slt. av. Bădulescu M.
	196 (2) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Agapie Teodor	Slt. av. Pasăre D-tru
15.11.43 (2)	197 (1) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Agapie Teodor	Slt. av. Cercel Ovidiu
	198 (2) (11)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Agapie Teodor	Slt. av. Cercel Ovidiu

16.11.43 (2)	199 (1) (11)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
19.11.43 (2)	201 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Bădulescu M.
	202 (2) (11)	Slt. av. Bădulescu M.. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
20.11.43 (3)	204 (2) (2)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Bădulescu M.
21.11.43 (2)	206 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	207 (2) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Agapie Teodor	Slt. av. Bădulescu M.
23.11.43 (2)	208 (1) (11)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Ghergan Ioan	Slt. av. Cercel Ovidiu
	209 (2) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Ghergan Ioan	Slt. av. Cercel Ovidiu
25.11.43 (2)	210 (1) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Bădulescu M.
	211 (2) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Pasăre D-tru
26.11.43 (3)	212 (1) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	213 (2) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
27.11.43 (5)	215 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Bădulescu M.
	216 (2) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	217 (3) (12)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
	218 (4) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Dragomir C-tin
	219 (5) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Dragomir C-tin
28.11.43 (1)	220 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Niculescu P.	Slt. av. Pasăre D-tru
30.11.43 (1)	221 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Pasăre D-tru

Centralizator: 37 misiuni de război în 19 zile de zbor din 30 zile calendaristice (în medie, 2 misiuni de război pe zi de zbor). Număr peste media de misiuni de război pe zi de zbor: 5 din totalul de cinci (27 noiembrie 1943); 4 din totalul de cinci (2 noiembrie 1943); 3 din totalul de 8 (1 noiembrie 1943); 3 din totalul de trei (12 noiembrie 1943). Din 37 misiuni de război, de 11 ori comandantul formației de luptă în zbor.[138]

Situația misiunilor de război ale sublocotenentului av. Mircea T. Bădulescu pe luna decembrie 1943 se prezintă ca în tabelul alăturat:

DATA	MISIUNEA	ECHIPAJUL AVIONULUI	COMANDA FORMAȚIEI
02.12.43 (1)	222 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Slt. av. Cercel Ovidiu
03.12.43 (1)	223 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Bădulescu M.
04.12.43 (3)	224 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Pasăre D-tru
	225 (2) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Bădulescu M.
	226 (3) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Mircea	Slt. av. Pasăre D-tru
05.12.43 (3)	227 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Bădulescu M.
	228 (2) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Bădulescu M.
	229 (3) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Bădulescu M.
06.12.43 (8)	230 (1) (4)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Bădulescu M.
	232 (3) (4)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Bădulescu M.
	233 (4) (5)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Bădulescu M.
	235 (6) (4)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Bădulescu M.
	237 (8) (6)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Slt. av. Bădulescu M.
08.12.43 (1)	238 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Lt. av. Andrei Tudor

11.12.43 (1)	239 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Rep. răzb. Stăncuța	Lt. av. Becheanu V.
17.12.43 (2)	240 (1) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Lt. av. Becheanu V.
	241 (2) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Lt. av. Becheanu V.
18.12.43 (2)	242 (1) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Lt. av. Andrei Tudor
	243 (2) (10)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Tețcu Nicolae	Lt. av. Andrei Tudor
27.12.43 (2)	245 (2) (7)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan Vasile	Slt. av. Cercel Ovidiu

Centralizator: 20 misiuni de război în 9 zile de zbor din 31 zile calendaristice (în medie peste 2 misiuni de război pe zi de zbor). Număr peste media de misiuni de război pe zi de zbor: 5 din totalul de opt (6 decembrie 1943); 3 din totalul de trei (4 decembrie 1943; 5 decembrie 1943). Din 20 misiuni de război, de 10 ori-comandantul formației de luptă în zbor.[139]

Așadar, numai în lunile octombrie, noiembrie, decembrie 1943 sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a totalizat 93 misiuni de război din totalul de 175 câte avea să realizeze în intervalul de timp octombrie 1942-august 1944, cu zece mai mult peste jumătatea din total, cu o medie de 2 misiuni de război într-o zi de zbor (în care el a zburat; numărul zilelor de zbor ale Grupului 3 Bombardament Picaj „Stuka" fiind mai mare în totalul zilelor lunii calendaristice respective, faptul acesta putându-se urmări după numerotarea misiunilor de război ale Grupului). Efortul fizic și mai ales efortul psihic prestat în cele 93 misiuni de război, din care de 25 ori -comandantul formației de luptă în zbor, a fost imens, realmente epuizant. Dar -comentăm *post factum*, după aproape șase decenii de la evenimente- l-a afirmat ca zburător deosebit, în rândul așilor de la aviația de bombardament în picaj „Stuka". Nu credem că sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, în raport cu acest bogat palmares de misiuni de război pe frontul Crimeei, nu a avut un sentiment de sinceră și curată mulțumire că a contribuit la faima deja recunoscută a Grupului 3 Stuka. În *Foaia calificativă* pentru anul 1942/1943, comandantul Grupului 3 Stuka, căpitan-comandor aviator Galeno Francisc nota, între altele: „Nu pot să am pentru acest ofițer decât cuvinte de laudă." Pentru ca în

același document, comandantul Corpului Aerian Român, general de escadră aviator Emanoil M. Ionescu să consemneze: „Pe front a dovedit că este un foarte bun luptător, curajos, tenace, cu mult spirit de sacrificiu. În bombardamentele ce a executat a obținut foarte bune rezultate. S-a remarcat în ultimul timp la atacurile în picaj executate în luptele de la Melitopol."[140] Desăvârșit comandant aviator și rafinat pedagog, care cunoștea personal pe toți piloții din subordinea sa, ofițeri și subofițeri, generalul de escadră aviator Emanoil M. Ionescu (poreclit „Pipițu") l-a „citit" exact pe mai tânărul său camarad aviator „Stukis"-ul sublocotenent aviator Mircea T. Bădulescu. Desfășurarea evenimentelor de pe front în anii 1944-1945 vor confirma din plin aprecierea arătată. Mai mult, împrejurările îi vor așeza nu o dată pe cei doi față în față, după cum se va arăta, unde bravul „Stukist" s-a dovedit demn de a împlini misiunile ordonate de comandantul său. „Pipițu" își prețuia realmente subordonații, le sădea încrederea în propriile forțe și sub aparenta sa „distanță" se afla un suflet ales, care a purtat cu mândrie uniforma de aviator al Armatei Române și a luptat cu toate puterile sale pentru apărarea și gloria Aripilor Românești.

5. La Karankut.Evacuarea din Crimeea

La Karankut „Stukiștii" au pregătit cu tot dichisul, după tradiție, sărbătoarea Crăciunului. La capitolul *4.Diverse*, în *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Stuka sub data de 22 decembrie 1943 aflăm următoarea însemnare: „Azi zi posomorâtă, a plouat toată ziua, noroiul a ajuns enervant, nu se poate circula nici pe jos. Toată lumea e în fierbere. Cu toții caută să se pregătească de sărbătorile Crăciunului, care după cum arată timpul vor trece în tihnă. Lt. av. Becheanu Victor (comandantul Escadrilei 81 Bomb. Picaj-n.n.) se muncește să scoată un program frumos, cu compoziții personale adresate fiecăruia dintre noi. Toți așteaptă surpriza comandantului artist. La Perekop tunurile bubuie prelung, însă, fiind obișnuiți, fiecare lucrează de zor la ornamentația de Crăciun. Fiecare escadrilă are pomul (bradul-n.n.) ei de Crăciun și nimeni din altă unitate nu are voie să-l vadă, concurența își va spune cuvântul peste două zile."[141] Apoi, sub data de 23 decembrie 1943: „Plouă de patru zile, vreme insuportabilă. Nu se pot scoate avioanele de la pistă. Avioane disponibile-14. Avioane indisponibile-2. Același timp posomorât. Lt. av. Becheanu Victor a invitat ofițerii la repetiția generală. Un reporter german a imprimat pe plăci această

serbare care se va difuza la posturile de radio germane în ziua de 24 sau 25 dec. a.c. ca reportaj de pe front."[142] Pentru ca sub data de 24 decembrie 1943 să aflăm: „Timpul se menține defavorabil și aerodromul este acoperit de apă. Azi la orele 11.30 a aterizat pe aerodromul Karankut dl. general Jienescu Gh., subsecretar de Stat al Aerului, însoțit de dl. general Șteflea Ilie, șeful Marelui Stat Major. Domniile lor au inspectat Grupul și au vorbit mai mult timp cu întregul personal și trupa. La orele 12.30 avionul a decolat, lăsând în Grup o atmosferă de înaltă camaraderie. La orele 18.00 corul Grupului și al escadrilelor au cântat cântece (colinde-n.n.) tradiționale, după care până târziu a domnit în toată baraca (amenajată ca popotă-n.n.) o atmosferă de neîntrecut."[143] Sub data de 25 decembrie 1943: „Azi la ora 6.00 corul Grupului și al escadrilelor ne-au deșteptat prin „Bună dimineața la Moș Ajun". La ora 11.00 s-a ridicat starea de alarmă, anunțându-se că nu mai are loc nici o misiune, frontul fiind liniștit. Veselia este generală, vom avea liniște și astfel toți întruniți (la masa camaraderească-n.n.) vom savura din plin tradiționalele sarmale și friptura de porc. La orele 14.30 a avut loc serbarea Pomului de Crăciun în prezența întregului personal de toate categoriile,al trupei și parte din populația civilă din localitatea Karankut. Serbarea a fost pe deplin reușită evocând fiecăruia din noi amintirile duioase ale copilăriei și pentru o clipă, nostalgia familiilor. Apoi s-au împărțit daruri la toți cei prezenți."[144]

Sub data de 26 decembrie 1943, a doua zi de Crăciun, *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Stuka preciza: „Personalul și trupa de toate categoriile rămân în baracă în repaus. În caz de se va executa misiune, gata de zbor în 30 minute. Conducerea formației o va avea Lt. av. Becheanu V."[145] S-a zburat în ziua următoare, misiunile nr.244 și 245, ultimele pe anul 1943,la misiunea nr.245 cap patrulă-sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, în echipaj cu sergentul Pungan Vasile. În ambele misiuni s-a bombardat la Perekop. Incident de zbor: sublocotenentul av. Popovici D-tru având ca mitralior pe caporalul Cherchizan Th. a fost doborât de A.c.A. A aterizat în bune condițiuni, avionul însă a ars.[146] La fel, s-a zburat în prima zi a anului 1944, misiunea nr.246, cu 9 avioane, sub comanda locotenentului av. Andrei Tudor, în zona Perekop. Între altele, în *Jurnalul de operații* al Grupului s-a notat: „Un nou an începe, cum era și normal cu misiune la inamic. Toți avem același gând: mult, mult noroc pe anul 1944. Decolarea s-a făcut în perfecte condițiuni cu tot timpul defavorabil, și cei rămași jos cu inima palpitând și totuși cu privirea senină au urmărit echipajele

până dincolo de gara Voika. La orele 13.00 strânși uniți în jurul comandantului nostru, în baraca noastră de scânduri, am luat tradiționala masă de Anul Nou. Fiecare din noi, la hotărârea comandantului, am băut (în sensul de închinat-n.n.) pentru M.S. Regele, Dl. Mareșal Conducător, Comandanții noștri și pentru cei dragi rămași în țară, care poate în aceeași clipă cu noi simțeau și trăiau nostalgia noastră a celor plecați să-și apere Drapelul și Onoarea Țării."[147] Și un fapt deosebit de emoționant sub data de 11 ianuarie 1944: „Azi la Djankoi Lt. cdor. av. Galeno Francisc, comandantul Grupului nostru, însoțit de Lt. Av. Becheanu Victor, comandantul Esc.81 Stuka au botezat o fetiță. Astfel Grupul nostru are a doua fină, una rămasă la Mariupol, iar alta (acum) la Djankoi."[148] Veste tristă, sub data de 16 ianuarie 1943: „La Starîi Krim (vest Feodosia-n.n.) a avut loc înhumarea rămășițelor pământești ale Adj. av. Camenița Gheorghe (doborât de doi vânători ruși la 14 ianuarie 1943-n.n.)."[149] Înhumarea s-a făcut în Cimitirul Diviziei 8 Cavalerie din Starîi Krim, în prezența Lt. cdor av. Galeno F. și a Lt. av. Cercel Ovidiu, comandantul Esc.85 Bomb. Picaj. Sergentul Novac Gh., mitralior, a fost adus de cei doi comandanți în spitalul din Kurman, cu membrele inferioare paralizate.[150]

Sub data de 1 martie 1944 *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Stuka precizează: „Slt. av Bădulescu T. Mircea s-a prezentat astăzi la unitate, reîntorcându-se din concediu și delegație."[151] Potrivit *Carnetului de zbor*, rezultă că în perioada 1-28 ianuarie 1944 a efectuat mai multe raiduri cu avionul Ju.87 nr.19, între care: Karankut-Saki-Odessa (peste Marea Neagră); Odessa-Nicolaev; Nicolaev-Balta-Nicolaev; Nicolaev-Balta-Tiraspol; Tiraspol-Proskurov; Proskurov-Galați; Galați-Basarabeasca-Galați; Galați-Tiraspol; Tiraspol-Odessa. Iar în luna februarie 1944 a fost în concediul anual de odihnă.[152] Cum raidurile menționate s-au efectuat la înălțimea de 300-200 m, iar traiectele măsurau cu exactitate durata de zbor în ore și minute, bănuim că „delegația" sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu a avut un scop precis, ordonat de comandantul de Grup, la ordinele Corpului Aerian Român: să recunoască traiectul în vederea evacuării Crimeii pe calea aerului. Depistarea unor documente în arhivele militare ar putea să confirme sau să infirme această supoziție. Cert este că deja a doua zi de la înapoierea din concediu s-a aflat în misiunea nr.287, a treia și ultima din acea zi în zona Kerci, avându-l ca mitralior pe submaistrul Capdemai Gh. Apoi activitatea de zbor a intrat „în normal", adică misiuni de război aproape zilnic: 3 în 11 martie; 2 în 13 martie; 2 în 14 martie; 3 în 17

martie ș.a.m.d. S-au bombardat: podul de la insula Ruski; podul de pontoane din Marea Sivaș și peninsula Kossa, alte obiective din zona Perekop.[153] La 17 martie 1944 Grupul a împlinit 300 misiuni la inamic. Cu umorul caracteristic, sublocotenentul ing. rez. Mețianu E. Verner, adjutantul Grupului a notat la capitolul *4.Diverse* în *Jurnalul de operații*: „Azi Grupul a împlinit 300 misiuni la inamic. Din lipsă totală de alcool sărbătorirea s-a făcut prin felicitarea tuturor de către comandantul nostru de Grup, expediindu-se totodată o radiogramă la Corpul Aerian."[154]

În *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Stuka, sub data de 23 martie 1944, poate una dintre cele mai frumoase însemnări: „Azi Grupul nostru este în sărbătoare. Slt. av. Cercel Ovidiu, Dragomir C-tin, Bădulescu T. Mircea și Pasăre D-tru sunt înălțați la gradul de Locotenent aviator. Comandantul Grupului nostru i-a invitat în bordeiul său unde a avut loc punerea celei de a doua trese, tăind de la un veston al său tresele pentru a completa la fiecare din noii avansați câte două, astfel că la ieșirea din bordei au apărut patru locotenenți."[155] În adevăr, prin Decretul nr.617 din 22 martie 1944, semnat de Mareșalul Ion Antonescu respectivii sublocotenenți au fost înălțați în grad pe data de 23 martie 1944.[156]

Tot cu caracter de sărbătoare a fost și ziua de 25 martie 1944, sub multiple aspecte. Mai întâi, Buna Vestire, sărbătoarea religioasă. Apoi, decorarea unor combatanți ș.a. *Jurnalul de operații* al Grupului consemna următoarele: „Buna Vestire. Nici o veste, nici un ziar-avioanele curier nu mai fac curse. Nădejdea noastră e în radio, dar și acesta „s-a pus în grevă" din cauza lipsei de baterii. Lt. av. Becheanu Vicotr a primit instrucțiunile de la Cdt. nostru de Grup pentru a organiza o serbare de Sf. Paști (16 aprilie-n.n.) și a lua contact cu preotul din Kurman pentru a putea lua parte cu toții la slujba Învierii. Astăzi a fost un prilej de sărbătoare pentru întregul Grup. Corpul Aerian German, în aprecierea faptelor de arme ale zburătorilor români, a acordat Grupului o serie de înalte decorații. Următorii au fost decorați cu „Crucea de Fier" cl.I-a: Lt. av. Cercel Ovidiu, **Lt. av. Bădulescu Mircea**, Slt. av. Popovici D-tru, Adj. av. Popa Traian, Adj. av. Negulici Teodor, Adj. stag. av. Boancă Gheorghe, Adj. stag. av. Stan Nicolae, Serg. R.T.F.F. Ilie Gheorghe, Serg. mitr. Cristea Romulus. „Crucea de Fier" cl.2-a au primit: Smstr. cl.2-a Capdemai Gheorghe, Serg. mitr. Rădvan Vasile, Cap. mitr. Călina P. Aceste decorații au fost înmânate în numele Führerului de către ofițerul nostru de legătură Cpt. av. von Stein la adunarea întregului Grup în prezența Comandantului nostru de Grup, care, ca primul, i-a felicitat pe cei decorați pentru înalte distincțiuni."[157]

Apoi, sub data de 26 martie 1944: „Astăzi s-a împlinit anul de când Grupul 3 Stuka a părăsit cazarma Flotilei 3 Bombardament (Craiova-n.n.), plecând la Nicolaev. Azi a viscolit toată ziua. Aerodromul și-a îmbrăcat din nou haina albă de zăpadă. Am profitat de timpul liber și „cu mic, cu mare" ne-am jucat cu zăpadă. S-au dat bătălii serioase de zăpadă între diferitele escadrile ale Grupului și foarte mulți dintre „Stukiștii" nostri au executat „picaje" mai puțin voluntare cu capul în zăpadă. A fost o stare generală de veselie. Se poate spune pe drept cuvânt că în Crimeea deabia acum a început iarna. Viscolește de ieri și s-a lăsat un ger aspru."[158] De precizat că sergentul Ilie Gheorghe, decorat cu „Crucea de Fier" clasa I-a, peste câteva zile, chiar în ultima zi a lunii martie 1944, cu prilejul înapoierii din misiunea nr.310, prima din cele două misiuni ale zilei, a fost sărbătorit de întregul Grup pentru cea de a 200-a misiune de război la inamic pe avionul Stuka. „Comandantul nostru de grup i-a pregătit o primire frumoasă, ciocnind tradiționalul pahar cu șampanie cu echipajul (pilot, locotenent aviator Andrei Tudor-n.n.) și împodobind gâtul sergentului R.T.F.F. Ilie Gheorghe cu o frumoasă coroană de flori."[159]

Nu este, în principal, obiectul acestei lucrări de a reconstitui pas cu pas, dincolo de momentele prezentate, viața Grupului 3 Stuka, dar nu ne putem reține a nu clama că ceea ce au realizat Stukiștii români într-un singur an de când s-au constituit ca structură distinctă, după model german, la Nicolaev, Bagherovo, Rikovo și Karankut rămâne un caz unic în felul său în Aeronautica Română. Pentru că peste rigoarea germană, strict necesară pentru o armă de elită cum a fost avionul *Junkers Ju.87* Stuka, piloții și mitraliorii români au topit căldura sufletească a Neamului românesc, iar sub bagheta acestui admirabil dirijor care a fost locotenent-comandorul aviator Galeno Francisc s-a realizat o camaraderie între combatanți fără seamăn, eficientă și durabilă în același timp. S-a scris despre Grupul 3 Picaj o lucrare omonimă, admirabilă sub raportul acțiunilor militare aeriene,[160] dar despre spiritul Stukiștilor români din Crimeea anului 1943-1944 nu știm când și dacă se va realiza vreodată o lucrare de sine stătătoare. Căci au fost -cei de la Grupul 3 Stuka- o mare și unită familie de bravi și tineri luptători. Sub formă glumeață reporterul de la revista „Aripi Românești" (probabil Ladmiss Andreescu) i-a portretizat pe mai mulți dintre ei, cu desenele semnificative ale adjutantului aviator Vasile Scripcaru, mort în floarea tinereții, la 28 ani, într-un accident de avion pe aerodromul Miskolc (Ungaria), în ianuarie 1945.[161] Vom adăuga că pe frontul de Vest, Stu-

kiștii români, aflați sub comanda locotenetului aviator Mircea T. Bădulescu vor reitera, cât posibilitățile le-au permis, de multe ori, spiritul și faptele de bravură desfășurate în Crimeea în anul 1943-1944. „Stukistule, să vii acasă!" rămâne peste veac o parolă -cum ziceau ei-emblematică, potențată de acea superbă zicere „Să ne trăiești!" Peste urgiile războiului, cât și în fața morții, bucuria de a trăi a erodat toate asperitățile, a sădit încrederea, speranța, viața cu micile și marile ei bucurii...

Doi prizonieri ruși, ofițeri, capturați în după amiaza zilei de 24 martie 1944 au prevestit faptele ce s-au dovedit până la urmă realitate. „La orele 16.00 au fost aduși la baraca noastră doi aviatori ruși făcuți prizonieri la nord de Djankoi. După prezentările de rigoare, ambii fiind ofițeri, Comandantul nostru de Grup și ofițerii prezenți au discutat cu ei până la sosirea organelor germane. Din cuvintele lor s-a putut deduce că rușii ne pregătesc un atac în stil mare, ca de Paști Crimeea să fie în posesia lor."[162]

Activitatea operativă a Grupului Stuka pe luna aprilie 1944 a cuprins misiunile 312-320. Situația misiunilor de război pentru locot. av. Bădulescu T. Mircea se prezintă ca în tabelul alăturat.

DATA	MISIUNEA	ECHIPAJUL AVIONULUI	COMANDA FORMAȚIEI
06.04.44 (3)	312 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Lt. av. Andrei Tudor
	313 (2) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Lt. av. Andrei Tudor
	314 (3) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Lt. av. Andrei Tudor
07.04.44 (3)	315 (1) (9)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Lt. av. Andrei Tudor
	316 (2) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Lt. av. Becheanu V.
	317 (3) (5)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Cpt. av. von Stein
09.04.44 (1)	318 (1) (7)	Slt. av. Bădulescu M. Smstr. Capdemai Gh.	Cpt. av. von Stein
10.04.44 (2)	319 (1) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan V.	Cpt. av. von Stein
	320 (2) (8)	Slt. av. Bădulescu M. Serg. Pungan V.	Cpt. av. von Stein

Este lesne de sesizat că locotenentul av. Mircea T. Bădulescu a participat la toate cele 9 misiuni de război ale Grupului 3 Picaj, care vor fi ultimele pe frontul din Crimeea.[163] A fost o coincidență semnificativă ca locotenentul av. Mircea T. Bădulescu să înceapă misiunile de război de pe terenul Bagherovo-Kerci nr.6 (Crimeea) având ca mitralior pe sergentul Pungan Vasile și să sfârșească misiunile de război în Crimeea cu același destoinic mitralior și credincios camarad. „Era mai mare dragul să zbori cu el -își amintește fostul sergent R.T.F.F. Vasile Pungan. La început fusese nervos, până s-a învățat cu avionul Stuka, apoi s-a liniștit. Era un bun pilot. Cu el aveai siguranța că scapi cu viață. Știa să vireze avionul ca pe o jucărie. Păcat că după 1945 nu ne-am mai văzut, fiecare cu treburile lui."[164]

Socotesc nimerit -și sper ca cititorul să accepte- să transcriu aproape integral ultimele pagini din *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Stuka român, care descriu, cu informația consemnată de către participanții la evenimente (Comandantul Grupului 3 Bomb. „Stuka", locotenent-comandor aviator Galeno Francisc, și adjutantul Grupului, sublocotenentul ing. rez. Mețianu E. Verner, cel care a redactat *Jurnalul*) evacuarea din Crimeea a „Stukiștilor" români începând cu prima zi din săptămâna Patimilor Mântuitorului Iisus Hristos a acelui an, luni 10 aprilie 1944. Sunt momente când, parcurgând aceste pagini de *Jurnal* nu poți să nu simți un anumit nod în gât și poate chiar lacrimi umezindu-ți ochii. Precizăm că în toate aceste acțiuni locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a fost, mai ales prin misiunile nr.318, 319 și 320, un paricipant activ la evenimente. Din păcate nu deținem nici o mărturie scrisă sau orală despre gândurile și trăirile sale în acele zile. Știm doar că nu avea darul să dramatizeze faptele mai mult decît era normal și necesar, ba chiar de cele mai multe ori, le aborda cu detașare și rafinat umor, în genul „Ce mai urmează după asta?!", adică realmente optimist. În fond, la douăzeci și șase de ani împliniți nu poți aborda altfel viața, când ai trăit și ai văzut multe... Cu mai bine de un an în urmă, din avionul I.A.R.37, a văzut ruperea frontului la Stalingrad, în Cotul Donului. Acum, din avionul Ju.87 Stuka vedea ruperea frontului la Perekop și Marea Putredă, în Crimeea... Citim în *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Stuka, sub data de 9 aprilie 1944 următoarele: „Ziua a trecut oarecum calmă, deoarece am fost bombardați și atacați la teren numai de 6 ori. Este ziua Floriilor, prevestitoarea St. Paști, gândul nostru a trecut marea (Marea Neagră-n.n.) în țară, unde altădată în această zi la biserică se împărțea răchită și toți se pregăteau

cu înfrigurare de St. Paști. Azi aici ne pregătim ca Sf. Paști să fie sărbătorite așa cum e românul învățat să sărbătorească aceste zile chiar dacă e departe de țara sa. Comandantul nostru de Grup, însoțit de Lt. av. Cercel Ovidiu, cdt. Esc.85 Bomb. și Smstr. cl.3-a Iordănescu au plecat în prima linie la stânga Askadan-ului-Marea Putedră. După multe peripeții comandantul Grupului și însoțitorii săi au ajuns la ora 21.00 pe linia Infanteriei noastre în sectorul Reg. 94 Inf. Aici toată noaptea rușii au încercat să treacă Marea Putredă în sectorul ocupat de Reg.33 Inf. La ora 3 noaptea rușii au început atacul pe întregul front din sectorul Askadan, reușind să rupă frontul la orele 6 dim. La această acțiune rușii au atacat cu tancuri grele de 60 tone, cu aviația de asalt în valuri de 40-50 avioane, de bombardament în valuri succesive de câte 20 avioane și aviația de vânătoare în număr de câte 60 avioane. La toate acestea se adaugau exploziile succesive ale „Katiușei", acoperind întregul sector al frontului de un zgomot asurzitor. Pe la ora 8.00 și-au făcut apariția Stukas-urile noastre (misiunea nr.319-n.n.). Emoția comandantului nostru era evidentă, însă prin bombele plasate pe tancurile rusești bucuria s-a strecurat în inima sa și a acelora care erau martori la acest spectacol. Pare că pentru un moment atacul a slăbit, însă peste tancurile oprite pentru totdeauna altele își făceau drum către liniile noastre, obligând trupele noastre să se retragă pe noi poziții. La ora 9.30 comandantul nostru s-a înapoiat la Grup, după ce trecuse prin tot soiul de peripeții pline de primejdii, unde era așteptat de noi toți, fiind primit cu multă bucurie, mai ales că băieții care atacaseră (inclusiv locotenentul aviator Bădulescu T. Mircea, cu avionul Ju.87 nr.19a-n.n.) au văzut că frontul fusese rupt și erau tare îngrijorați de soarta comandantului lor pe care îl știau în acest sector. Imediat a arătat întregului personal situația frontului, insistând asupra punctelor critice ce trebuiesc sprijinite în misiuinile ce vor urma."[165] La ora 10.30 s-a decolat în misiunea nr.320, cu opt avioane Ju.87, sub comanda căpitanului aviator von Stein, adică în ultima misiune de război pe frontul Crimeii. Zburătorii au observat retragerea trupelor române în fața coloanelor de tancuri inamice, care înaintau în direcția Djankoi. Ca urmare, la ora 11.30 Grupul 3 Stuka a primit ordin de la Corpul 1 Aerian German să predea toare avioanele și materialele tehnice Grupului 3 Stuka german și Serviciului Materiale german de la aerodromul Karankut, pentru ca la ora 14.00 tot personalul și trupa să se deplaseze la Herones (sud-est Sevastopol) în vederea evacuării Crimeii.[166]

În *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Stuka, sub data de 10 aprilie 1944 se află o lungă și minuțioasă relatare din care extragem următoarele: „Frontul s-a deplasat până la numai 30 km. de aerodromul nostru pe linia ferată gara Voika-Djankoi. Din acastă cauză durata misiunilor (nr.319 și 320-n.n.) se scurtează foarte mult, se văd băieții noștri când intră în picaj. La ora 11.00 Cpt. av. von Stein, ofițerul german de legătură al Grupului, plin de emoție își exprimă dorința de a vorbi confidențial cu comandantul nostru, fără martori. Imediat comandantul nostru de Grup îi satisface dorința, convorbirea durând circa zece minute. Imediat după întrevederea comandantului nostru de Grup cu Cpt. av. von Stein s-a ordonat adunarea tuturor ofițerilor în fața barăcii. Aici ni s-a adus la cunoștiință că germanii au ordonat retragerea trupelor de la front către interiorul Crimeii și în consecință toți, în liniște și calm, să ne pregătim de o deplasare către sud, insistând mai ales ca ofițerii să nu-și piardă firea și să supravegheze ca trupa să-și facă bagajele în calm și ordine. La ora 11.30 Cpt. av. von Stein s-a prezentat din nou comandantului nostru de Grup, transmițând de data aceasta ordinul Corpului 1 Aerian German de a preda imediat toate avioanele noastre Ju.87 Grupului 3 Stuka German împreună cu toate materialele tehnice, urmând ca personalul și trupa Grupului nostru să se retragă cu camioanele Grupului la Sevastopol. La auzul acestei dispoziții comandantul nostru s-a opus, dând următorul răspuns categoric: „Nu voi preda avioanele sub nici un motiv, cu ele voi evacua pe toți la Hersones, atunci când se vor da ordinele de evacuare, iar până la primirea acestui ordin vom acționa mai departe cu avioanele noastre pe front." La opunerea comandantului nostru de Grup, Cpt. av. von Stein a plecat transmițând hotărârea Lt. cdor. av. Galeno domnului Șef Major al Corpului 1 Aerian German, iar în același timp comandantul nostru a încercat să raporteze prin radio Corpului Aerian Român (aflat la Tecuci -n.n.) intențiile germanilor, însă toate încercările erau în zadar, stația radio din țară ne mai dând nici un răspuns. Văzând hotărârea dârză a comandantului nostru, germanii au renunțat a ne lua avioanele la Karankut, acceptând condițiile Lt. cdor. av. Galeno și dispunând ca predarea să se facă la Hersones."[167]

Așadar, o situație extrem de critică, rezolvată cu demnitate de către comandantul Grupului 3 Stuka Român. Tot la insistența acestuia germanii au pus la dispoziția Grupului 3 Stuka pentru evacuarea de la Karankut mai multe avioane Ju.52 și He.111. A organizat apoi echipajele pentru evacuare, precum și comisia care urma să predea germa-

nilor pe bază de proces verbal toate materialele tehnice ale Grupului, numindu-l pe sublooctenentul ing. rez. Mețianu Verner, șeful serviciului tehnic al Grupului, președintele comisiei, însărcinându-l totodată cu organizarea evacuării personalului și trupei din eșalonul tehnic de pe aerodromul Karankut după încheierea lucrărilor de predare.[168]

Evacuarea de pe Karankut s-a făcut luni 10 aprilie 1944, începând cu ora 15.00, conform programului stabilit de comandantul Grupului, locotenent-comandor av. Galeno Francisc. „De jur împrejur satele ard, trupele trec în grabă pe lângă noi, aviația ne mitraliază de zor -citim în *Jurnalul de operații* al Grupului. Iar calmul este de neîntrecut, fiecare dintre noi își cunoaște misiunea și nimeni nu se încurcă, și, printre toți, cel mai calm e comandantul nostru de Grup, ne inspiră prin atitudinea sa ostășească în aceste clipe grele cea mai deplină încredere, fiind peste tot cu instrucțiunile sale scurte, precise și hotărâte și cu sfaturile sale părintești.[169] La ora 16.30 au decolat avioanele Ju.87 Stuka, pe escadrile. La 17.30 a plecat și comandantul Grupului împreună cu căpitanul av. von Stein, în vederea organizării, împreună cu autoritățile germane, a evacuării întregului Grup la Constanța, peste mare, nu înainte de aducerea la Hersones a celor rămași la Karankut, cu care se păstra legătura telefonică. La ora 20.30 sublocotenentul ing. rez. Meițeanu E. Verner a raportat la Hersones încheierea operațiunilor de predare, precizând că „totul a decurs normal și disciplinat și că toată lumea este calmă și liniștită și cu deplină încredere în comandantul de Grup care îi va scoate din infernul de la Karankut."[170]

În adevăr, cei rămași la Karankut, adăpostiți în bordeiele de la aerodrom au petrecut o noapte grea, infernală, transportați abia a doua zi dimineața la Hersones cu două avioane Ju.52 în două curse. Scrie în *Jurnalul de operații* al Grupului: „Noaptea petrecută la Karankut a fost într-adevăr înfiorătoare. Germanii părăseau în cea mai mare grabă în coloană de marș și cu autocamioane aerodromul, retrăgându-se la Simferopol și Sevastopol, dând foc la toate clădirile, lucrările și materialele părăsite. Echipaje speciale dinamitau clădirile mai importante, hangarele și avioanele de tot felul rămase indisponibile pe teren. Impresionant a fost aruncarea în aer a unui întreg hangar de dimensiuni uriașe, ticsit cu autovehicule indisponibile. La acest spectacol contribuia și aviația rusă de bombardament, care a bătut toată noaptea aerodromul metru cu metru pătrat cu bombe explozive și incendiare de toate calibrele."[171]

Pentru ca sub data de marți 11 aprilie 1944 în *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Stuka să aflăm, între altele, următoarea consemnare: „La

Hersones au început tratativele pentru predarea avioanelor Stuka, comandantul nostru nerenunțând nici o clipă a preda avioanele germanilor fără (asigurarea) mijloacelor de transport peste mare. Germanii au hotărât ca noi să cerem avioane Ju.52 din țară, comandantul nostru le-a explicat însă că nu avem posibilitatea, cerând germanilor să ne asigure transportul peste mare, refuzând în caz de refuz să mai predea avionale Stuka. După multe parlamentări, la ora 11.30 comandantul nostru de Grup a ordonat predarea cu forme legale a avioanelor nostre Ju.87 germanilor, iar tot Grupul se deplasează cu autocamionele de la Hersones la Sevastopol. Această deplasare s-a efectuat cu 12 camioane, comandantul nostru plecând cu ultimul camion, și astfel Grupul „ciuntit" de material se desparte cu durere în suflet de avioanele dragi pe care stau scrise nume scumpe ca „Gioia Mia", „Viorica", „Luminița" etc. Păsările noastre de oțel rămân mâhnite la Hersones, departe de cei ce le-au purtat în luptele glorioase pe cerul întins al Rusiei, de multe ori roșu de focul exploziilor proiectilelor de A.c.A., la Mius, Kuban, Melitopol, Marea Putredă și Perekop. Cu ele Grupul 3 Stuka și-a câștigat renumele și faima, cu ele Țara românească a urmărit pe aviatorii români departe în Rusia, unde și *ele* au contribuit la gloria Aripilor noastre românești, cu ajutorul lor primii „Stukiști" români au înscris pagini nemunitoare de glorie în acest crâncen război pentru Cruce și Dreptate în Cartea de Aur a Neamului Românesc."[172] Pentru ca, în continuare, să citim următoarea însemanare: „Pe serpentinele asfaltate dintre Hersones și Sevastopol toți sunt tăcuți, gândul fiecăruia a rămas lângă avioanele lor dragi și la aceia dintre noi care au rămas de stajă în pământul rusesc și ale căror morminte stau mărturie de veci: „Aici au luptat aviatori Stukiști Români."[173]

Transportul peste Marea Neagră a Grupului 3 Sutka român s-a efectuat cu hidroavioane germane *Dornier Do.24* de la hidroescala Sevastopol la hidroescala Mamaia, în mai multe curse. „Nu vom uita niciodată primirea Grupului nostru de către Flotila de Hidroaviație (comandant: căpitan-comandor aviator Borcescu Gheorghe-n.n.), care a fost extrem de cordială", se precizează în *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Stuka."[174] În dimineața zilei de miercuri 12 aprilie 1944 a amerizat și ultimul transport de la Sevastopol la Mamaia. „Pe la ora 10.30 a amerizat ultimul hidroavion Do.24 cu care au venit Slt. ing. rez. Mețianu Verner care se poate lăuda a fi părăsit pământul Crimeii ca ultimul ostaș al Grupului, cu ultimii 10 soldați. Astfel. la ora 12.00 Grupul 3 Stuka, prezent în țară „fără nici o pierdere" era aliniat în fața

Comandamentului Flotilei de Hidroaviație gata pentru a fi inspectat de către dl. subsecretar de Stat al Aerului, general av. Jienescu Gh. După prezentarea raportului, dl. general av. Jienescu Gh. a întins mâna fiecăruia dintre noi, urându-le cu un zâmbet pe buze „Bine ați venit."[175] Se încheia astfel o importantă și dramatică etapă a Grupului 3 Stuka pe frontul din Răsărit.

În după amiaza zilei de joi 13 aprilie 1944 în baza ordinului Corpului Aerian Român, s-a organizat deplasarea cu trenul de la Constanța la Galați, via Fetești-Făurei, care a durat, din diverse motive, peste 30 ore de drum, iar apoi de la Galați la Tecuci, timp de șapte ore, unde Grupul 3 Stuka a sosit în cursul zilei de sâmbătă 15 aprilie 1944. „Primirea noastră la Tecuci de către camarazii aviatori de la celelalte unități aviatice (inclusiv de către generalul aviator Emanoil M. Ionescu, comandantul Corpului 1 Aerian Român-n.n.) a fost foarte călduroasă și astfel toate neajunsurile întâmpinate până aici s-au spulberat. Ne-am simțit ca „la noi acasă", și unde e mai bine decât acasă?"[176] Pentru ca, în continuare, *Jurnalul de operații* al Grupulu 3 Stuka să precizeze: „Într-un cadru sobru și milităresc s-a celebrat într-un hangar Învierea Domnului, și astfel pe nesimțite parcă eram de când lumea între ai noștri. Cine își mai aducea aminte acum de pățaniile și greutățile suportate în cele 13 luni de la plecaerea noastră din țară?! Toți ne-am făcut creștinescul semn al Sf. Cruci și am spus în gând câte o rugăciune Celui de Sus."[177]

Sub data de duminică 16 aprilie 1944, *Jurnalul de operații* al Grupului 3 Stuka are următoarea însemnare pe care o transcriem integral: „Prima zi de Paști, ce diferență între cele de anul trecut și acestea! Acum un an la Nicolaev numai noi între noi am cântat „Hristos a înviat!" într-o casă improvizată în biserică. Azi, între ai noștri parcă s-a schimbat cu totul fața pământului și noi, de abia acuma, ne dăm seama ce înseamnă legătura sufletească ce ne-a unit pe toți. Umblăm prin oraș și ne căutăm unul pe altul, încă nu ne-am obișnuit să fim singuri. Camarazii din celelalte Grupuri sunt plini de bucurie și în dragostea lor suntem invitați la masă la diferite Grupuri. Toate Grupurile voiesc a vedea „Stukiștii" între ei. Ce minunat spirit de arme! Comandantul nostru de Grup, însoțit de comandanții de escadrile și o parte din ofițeri au fost invitați la popota Corpului Aerian, unde domnul general aviator Jienescu Gheorghe, subsecretarul de Stat al Aerului, a ținut să fie între aviatorii săi și a plecat special din București în acest scop."[178]

Luni 17 aprilie 1944, în după amiaza zilei, întregul personal navi-

gant și tehnic al Grupului 3 Stuka a plecat în concediu până la 4 mai 1944. Locotenent-comandor aviator Galeno Francisc, împreună cu cei trei comandanți de escadrile -locotenent aviator Andrei Tudor, comandantul Ecadrilei 73 Picaj, locotenent aviator Becheanu Victor, comandantul Escadrilei 81 Picaj și locotenet aviator Cercel Ovidiu, comandantul Escadrilei 85 Picaj-au plecat la Șendreni, unde se găsea tot materialul și trupa Grupului. „Aici, pentru prima oară de la plecarea din Mariupol la 5.VII.1943, comandantul nostru de Grup a văzut iarăși adunată toată trupa Grupului nostru și a unei părți din persoanal. Bucuria a fost generală. După 9 luni ostașii erau cu toții la un loc așa cum s-a plecat din Flotila 3 Bombardament Craiova în martie 1943. Cu această ocazie comandantul nostru de Grup a înmânat trupei câteva decorații ce fuseseră primite în Crimeea cu câteva zile înainte de evacuare, însă din cauza evenimentelor precipitate nu s-au putut da atunci. Trupa venită din Crimeea a plecat în concediu până la 4 mai 1944."[179]

În *Carnetul de zbor* al looctenentului aviator Bădulescu T. Mircea aflăm următoarea consemanre: „10.IV.1944; Ju.87, 19a; Deplasare Karankut-Hersones; 1 oră zbor; 500 m înălțime; R.T.F.F. Smstr. Capdemai Gh." Apoi, pe aceeași filă: „Se certifică de noi Cdtul. Esc. 81 Bomb. că Lt. av. Mircea T. Bădulescu a executat pe av Ju.87 pe frontul Crimeii în cursul anului 1944: 27 misiuni de război, cu 53 ore (de zbor) și 42 aterizări."[180] Pentru ca la 26 mai 1944 să aflăm consemanrea: „Încercare motor (av. nou)", efectuată timp de o oră, la 3000 m înălțime, cu avionul Ju.87 nr.22.[181] Ce s-a întâmplat? Conform unui document din arhiva Flotilei 3 Bombardament, la 25 februarie 1944, ordinea de bătaie, eșalonul zburător, al Escadrilei 81 Bomb. Stuka Ju.87 includea 9 piloți și 9 trăgători aerieni/R.T.F.F., după cum urmează:

Locot. av.	Becheanu Victor	pilot/cdt.	A
Locot. av.	**Bădulescu Mircea**	**pilot**	**A**
Slocot. av.	Popovici Dumitru	pilot	A
Adj. av.	Popa Traian	pilot	A
Adj. stg. av.	Badistru Ioan	pilot	A
Adj. stg. av.	Lăzăroiu Paul	pilot	A
Adj. stg. av.	Stan Nicolae	pilot	A
Adj. stg. av.	Aleman Alex.	pliot	A
Adj. stg. av.	Gherman Petre	pilot	A
Smstr. cl.2	Agapie Teodor	R.T.F.F.	A

Smstr. cl.2	Capdemai Gheorghe	R.T.F.F	A
Smstr. cl.3	Teodoru Mircea	mitralior	R
Sergent	Grigorescu Iulian	R.T.F.F.	R
Sergent	Pungan Vasile	R.T.F.F.	R
Sergent	Ghergan Ioan	mitralior	R
Sergent	Tețcu Nicolae	mitralior	A
Caporal	Popescu Vasile	mitralior	A
Caporal	Oprinca Ioan	mitralior	A

S-a notat și poziția reală (A-activ, R-rezervă) a acestora la mobilizare.[182] Se poate observa lesne că după un an de zile de la constituirea Grupului 3 Stuka oamenii acestei escadrile, ca de altfel și a celorlalte escadrile, erau, cel puțin în privința piloților, aceeași, mai puțin cei rămași pentru totdeauna în pământul străin. Se vor regăsi cu toții pe aerodromul Tecuci după evacuarea din Crimeea și înapoierea la 4 mai 1944 din concediu. „De la Prostejov, nord-est Brno (Cehoslovacia), unde împreună cu sublocotenentul aviator Popovici Dumitru și alți câțiva zburători de la Stuka ne vom prezenta la 10 iulie 1944 pentru Școala germană de trecere pe avionul *Focke Wulf Fw110*, am adus 25 avioane Ju.87 noi-nouțe pe aerodromul Tecuci, dispersate apoi la Cârlomănești, 15 km de Tecuci. Cu aceste avioane s-a luptat pe frontul din sudul Basarabiei și în Moldova în perioada de la 26 mai la 23 august 1944."[183] De fapt, *Carnetul de zbor* al locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu cuprinde un total de 15 misiuni de război în această perioadă, executate în zonele Sculeni, Popricani, Românești, precum și la Klinoje și Tiraspol (gara), apoi zona Huși și nord Vaslui.[184] Au fost acestea ultimele misiuni de război pe frontul de Est ale locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu, în total 175, de la 20 octombrie 1942 la 23 august 1944, din care, cum s-a arătat, doar 18 misiuni pe avionul I.A.R.37, celelalte, adică 138 numai pe avionul Ju.87 Stuka.

NOTE

1. Anul 1942. De la Buzău, în Cotul Donului

1. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.2.
2. Ibidem; C. Dragomir, *Scrisoare-interviu către autor*, 16 ianuarie 2002.
3. C. Dragomir, *Interviu acordat autorului*, 29 decembrie 2001.
4. Ibidem.
5. S.A.M., fond 3399, dosar 1, f.16.
6. Ibidem.
7. Ibidem.
8. Ibidem, f.17.

9. Ibidem.
10. Ibidem.
11. Vezi nota 3.
12. Vezi nota 8.
13. Ibidem.
14. Ibidem, f.18
15. D. Pasăre, *Interviu acordat autorului*, Brașov, 28 iulie 2001.
16. Cf. M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.23.
17. C. Dragomir, *Interviu...*, 11 martie 2001.
18. S.A.M., fond 1377, dosar 854, f.532.
19. Polixenia Bădulescu, *Interviu...*, 14 februarie 2001.
20. Cf. Tincuța Dabija, *Interviu acordat autorului*, 14 februarie 2001.
21. Arhiva Polixenia Bădulescu.
22. Întrebată de existanța scrisorilor, doamna Polixenia a răspuns: „Nu le mai am. Le-am...simplificat!" Apoi a adăugat cu glas stins: „Poate mai bine. Atunci erau alte feluri de a fi, nu se mai potrivesc cu cele de acum". Cf. *Interviu...*, 14 febr. 2001.
23. S.A.M., fond 1377, dosar 854, f.536.
24. Ibidem, f.535.
25. M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.23-25.
26. Ibidem.
27. S.A:M., fond 3399, dosar 1, f.19.
28. Ibidem.
29. Ibidem.
30. Ibidem, fond 803, dosar 3, f.48-49.
31. Ibidem.
32. Ibidem, f.14.
33. Ibidem, f.96.
34. Ibidem, f.102.
35. Vezi nota 25, f.26.
36. Vezi nota 30, f.106.
37. Ibidem, f.108, 114, 116; M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.26.
38. Ibidem, f.134, 136, 144.
39. Ibidem, f.166.
40. M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.26.
41. Ibidem; S.A.M., fond 803, dosar 3, f.172-191.
42. S.A.M., fond 949, dosar 2452, f.61.
43. Ibidem, dosar 100, f.503.
44. Vezi nota 40, fila 27.
45. S.A.M., fond 803, dosar 3, f.221; vezi doc. 26 din prezentul volum.
46. Ibidem, f.245; fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.3.
47. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.19.
48. Ibidem.

2. La Școala de la Nicolaev

49. S.A.M., fond 803, dosar 3, f.319.
50. Ibidem, fond 3396, dosar 1, f.8-10.
51. Ibidem, fond 813, dosar 1, f.6-199; dosar 2, f.1-89; vezi și excelenta lucrare

Jean-Louis Roba, Cristian Crăciunoiu, *Romanian Black Hussars/Grupul 3 Picaj*, Modelism Internațional, Bucharest, 1998, 96 p. Galeno Francisc, născut la 1 mai 1902; elev-12 octombrie 1924; sublocotenent-1 iulie 1926; locotenent -1 aprilie 1930; căpitan-10 mai 1937; locotenent-comandor-31 octombrie 1942. Datele cf. *Anuarul ofițerilor activi din Aeronautica pe anul 1944*, p.40.

52. Ibidem, fond 813, dosar 2, f.68; fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.2.
53. C. Dragomir, *Interviu...*, 29 decembrie 2002.
54. M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.27.
55. Ibidem, f.58.
56. Ibidem. Vezi nota 53.
57. Vezi nota 54, f.28.
58. Ibidem.
59. Vezi nota 53.
60. S.A.M., fond 1377, dosar 854, f.536-537.
61. Vezi nota 53.
62. S.A.M., fond 816, dosar 1, f.1; vezi și Dan Stoian, *Pumnul Țării. Grupul 5 Bombardament Greu*, Editura Modelism, București, 1999, p.26.
63. Vezi nota 54, f.29.
64. Ibidem.
65. Ibidem.
66. S.A.M., fond 5476, dosar 871, f.15.
67. Ibidem, f.16.
68. Vezi nota 54, f.30.
69. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.5.

3 „Stukistule, să vii acasă!"

70. Ibidem, f.6.
71. Vezi nota 53.
72. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.6.
73. Ibidem.
74. Ibidem, f.6-7.
75. „Aripi Românești", an III, nr.53-54, 25 decembrie 1943, p.26-27. Vezi și Anexa nr.3.
76. Vasile Pungan, *Interviu acordat autorului*, 18 noiembrie 2000.
77. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.13.
78. Ibidem, f.19.
79. Ibidem, f.22.
80. Ibidem, f, 52.
81. Ibidem.
82. Ibidem, f.48.
83. Ibidem, f.34.
84. Ibidem, f.49.
85. Ibidem, f.23-24, 26.
86. Ibidem, f.26.
87. Ibidem, f.30.
88. C. Dragomir, *Interviu...*, 29 decebrie 2001.
89. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.64.
90. Ibidem.
91. Ibidem, f.65, vezi doc.27 din prezentul volum. Pentru bombardamentul aerian din

1 august 1943 vezi, între altele articolul nostru (cu schița), *Duminica neagră a Ploieștiului*, în „Top Gun", anul II, nr.1, februarie 1999.

92. C. Dragomir, *Interviu...*, 11 martie 2001.
93. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.67.
94. Ibidem, f.67-71.
95. Ibidem, f.67, 69.
96. Vezi doc.28 din prezentul volum.
97. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.71.
98. Ibidem.
99. Ibidem, f.72.
100. Ibidem.
101. Ibidem.
102. Ibidem.
103. Ibidem, f.74.
104. Ibidem, f.90, 94.
105. Ibidem, f.75-81.
106. Ibidem, f.75.
107. „Aripi Românești", an III, nr.49, 10 octombrie 1943, p.12-13.
108. Ibidem, p.12.
109. Ibidem, p.13.
110. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.94.
111. Ibidem, f.78.
112. Ibidem, f.86; vezi doc.29 din prezentul volum.
113. Ibidem, f.92.
114. Ibidem, f.93.

4. Pe frontul Melitopol și în Crimeea

115. Ibidem, f.95.
116. Ibidem. Vezi Anexa nr.4.
117. Ibidem, f. 88.
118. Ibidem, f.97.
119. „Aripi Românești", an III, nr.68, 25 iulie 1944, p.68.
120. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.116-132.
121. Ibidem, f.135.
122. Ibidem, f.105-132.
123. M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.36.
124. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.103.
125. Ibidem, f.109.
126. Ibidem, f.115.
127. Ibidem, f.116.
128. Ibidem, f.127.
129. Ibidem, f.130.
130. Ibidem.
131. Ibidem, f.139.
132. Ibidem, f.135-139.
133. Ibidem, f.159.
134. Ibidem, f.161.
135. Ibidem, f.171.

136. Ibidem.
137. Ibidem, f.187.
138. Ibidem, f.135-173.
139. Ibidem, f.176-199.
140. Ibidem, fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.20.

5. La Karankut.Evacuarea din Crimeea

141. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.193-194.
142. Ibidem, f.194.
143. Ibidem, f.194-195.
144. Ibidem, f.195.
145. Ibidem.
146. Ibidem, f.196.
147. Ibidem, dosar 2, f.1.
148. Ibidem, f.7.
149. Ibidem, f.10.
150. Ibidem.
151. Ibidem, f.42.
152. M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.41-42.
153. S.A.M., fond 813, dosar 2, f.44-58.
154. Ibidem, f.58.
155. Ibidem, f.62.
156. „Monitorul Oficial”, nr.71, 24 martie 1944, p.2526; vezi doc.2 din prezentul volum.
157. S.A.M., fond 813, dosar 2, f.64.
158. Ibidem, f.67.
159. Ibidem, f.70.
160. Jean-Louis Roba, Cristian Crăciunoiu, *Romanian Black Hussars/Grupul 3 Picaj*, Modelism Internațional, Bucharest, 1998, 96p.
160. Ibidem, p.91-95; „Aripi Românești”, an III, nr.61-62, aprilie 1944, p.27-28.
161. S.A.M., fond 818, dosar 1, f.85.
162. Ibidem, fond 813, dosar 2, f.63.
163. Ibidem, f.75-82.
164. Vasile Pungan, *Interviu...*, 18 noiembrie 2000.
165. S.A.M., fond 813, dosar 2, f.81.
166. Ibidem, f.82-83.
167. Ibidem, f.83.
168. Ibidem, f.84.
169. Ibidem.
170. Ibidem.
171. Ibidem.
172. Ibidem, f.85.
173. Ibidem.
174. Ibidem, f.86.
175. Ibidem.
176. Ibidem, f.88.
177. Ibidem.
178. Ibidem.
179. Ibidem.

180. M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.44.
181. Ibidem, f.45.
182. S.A.M., fond 3396, dosar 258, f.31.
183. C. Dragomir, *Interviu...*, 29 decembrie 2001.
184. Vezi nota 180, f.45-46.

Capitolul IV

PE FRONTUL DE VEST. CAVALER AL ORDINULUI «MIHAI VITEAZUL» CU SPADE

„Sacrificiul nu înseamnă amputare, nici pocăință. El este, în mod esențial, un act. El este dar de sine adus Ființei de care pretinzi că ții. Doar acela va înțelege ce e o moșie care-i va fi sacrificat moșiei o parte din sine, care va fi luptat să o salveze, care se va fi ostenit ca s-o înfrumusețeze. Atunci îl va năpădi dragostea de moșie. O moșie nu-i suma intereselor, aici constă greșeala. Ea este totalul dăruirilor.”

Antoine de Saint-Exupéry,
Pilot de război, XXVII.

1. La 23 august 1944 și în zilele următoare

Registrul istoric al Flotilei 3 Bombardament cu Baza (sediul) la Craiova, la data de 23 august 1944 are consemnat integral și sub forma cunoscută, oficială, cu apelativul *Români* adresat de patru ori, *Proclamația M.S. Regelui Mihai I către Țară*, nu înainte de a se însera următoarea precizare: „Prin înalta proclamație a M. Sale Regelui Mihai I către Țară, se încheie armistițiul între Poporul Român și Națiunile Unite. Această proclamație o redăm în întregime mai jos pentru a vedea grija mare pe care Majestatea Sa Regele a avut-o pentru salvarea Poporului Român.”[1]

Nu știm (încă) dacă „s-a dat ordin” să se consemneze integral în *Registrul istoric* al Flotilei 3 Bombardament Craiova respectiva *Proclamație către Țară* sau transcrierea acesteia a fost doar inițiativa „logofătului” de la cancelaria Flotilei. La urma urmei, în contextul lucrării de față, nu are mare importanță sau deloc acest fapt. Cert este că textul *Proclamației*, fie și doar părți din aceasta, citite ulterior, au produs îngrijorare, chiar teamă, nicidecum entuziasm general sau individual printre cei aflați sub arme... „Poporul nostru înțelege să fie singur stăpân pe soarta sa. Oricine s-ar împotrivi hotărârii noastre liber luate și care nu atinge drepturile nimănui este un dușman al Neamului nostru. Ordon Armatei și chem Poporul să lupte prin orice mijloace împotriva lui. Toți cetățenii să se strângă în jurul Tronului și al Guvernului pentru salvarea Patriei. Cel ce nu va da ascultare Guvernului se opune voinței Poporului și este un trădător de Țară.”[2] Fiind în timp de război, aceasta însemna, pentru militari, nimic altceva decât ori ești împușcat pentru trădare, ori continui lupta, dar alături de noul aliat!

Îngrijorarea era reală, profundă și inedită ca manifestare. Astăzi, când știm mai multe despre 23 august 1944, inclusiv despre felul cum a fost redactată și înregistrată pentru a fi transmisă la radio amintita *Proclamație către Țară*, ne este relativ lesne să glosăm pe tema îngrijorărilor de atunci. „Pentru noi, ca militari problema se punea tranșant: desprinderea de nemți va fi sângeroasă. Cum se va produce? Nimeni nu avea în cap, în clipele acelea, vreo variantă concretă, un scenariu, cum se spune astăzi. De fapt, în cursul zilei următoare, am văzut că nu era decât o singură variantă: lupta.”[3]

În *Jurnalul de operații* al Corpului 1 Aerian Român, referitor la evenimentele de la 23 august 1944 se află următoarea consemnare, extrem de edificatoare în acest sens: „Noua orientare politică a surprins unitățile în deplasare (sub împerativul ofensivei sovietice declanșată la 20 august 1944-n.n.), astfel că n-au putut fi informate la timp asupra conduitei lor față de armata germană.”[4] Apoi, între altele: „Grupul 6 Stuka ce se găsea în cadrul Flotilei Immelmann din Corpul 1 Aerian German a fost dirijat pe terenul Focșani Sud, unde avioanele au fost confiscate iar personalul reținut. Speculând lipsa de atenție provocată de o alarmă în timpul nopții, au fugit, pierzând întregul bagaj.”[5]

Privitor la Grupul 6 Stuka, aviatorii ajunși pe terenul Focșani în după amiaza zilei de 23 august 1944 nu știau nimic despre evenimentele de la București. Ei știau doar situația concretă a frontului din imediata apropiere. „Seara s-au culcat obosiți în corturile instalate în marginea noului aerodrom, fiecare cu gândurile lui.”[6] Pentru ca în dimineața zilei de 24 august 1944, la ieșirea din corturi să fie somați de santinelele germane. Evident, au cerut explicații. „Ofițerul neamț venit în acest scop, le-a dat asigurări că nu s-a întâmplat nimic, că pentru moment, situația României este neclară, dar să stea liniștiți. Li se va asigura hrana.”[7] Mai mult, la cererea lor li s-a permis să meargă

la avioane să-și ridice lucrurile personale, unde, de asemenea, erau instalate santinele. „Toți se gândeau în fel și chip la ce va urma, căci de aflat, aflaseră câte ceva de la unii din cei care petrecându-și noaptea pe la unele rude sau cunoștințe în Focșani, aduseseră vestea comunicatului de încetarea ostilităților (*Proclamația către Țară*-n.n.). Și n-au așteptat mult, că s-au lămurit."**[8]** Au devenit prizonieri... Pentru că - după aceeași sursă-„au refuzat în bloc" propunerea avantajoasă de a pleca în Germania."**[9]** Este posibil ca să fi avut loc o astfel de propunere, nu avem, deocamdată, decât mărturii orale. Cert este că personalul Grupului 6 Picaj Stuka a ajuns în cele din urmă la baza Flotilei 3 Bombardament Craiova, după șirul peripețiilor inerente unor oameni care au riscat evadarea din condiția de prizonierat.**[10]**

Ce s-a întâmplat cu Grupul 3 Picaj Stuka? La 23 august 1944 se afla pe aerodromul Ivești-Tecuci. În ziua precedentă, 22 august 1944, locotenentul aviator Bădulescu T. Mircea efectuase trei misiuni de bombardament în picaj, totalizând trei ore și patruzeci de minute în zona Negrești și la nord de Vaslui asupra unor grupări de tancuri sovietice. A acționat cu avionul Ju.87 „Stuka" nr.18, având ca radiotelegrafist de bord și mitralior pe submaistrul Capdemai Gheorghe.**[11]** Sub presiunea ofensivei sovietice s-a primit ordinul pentru dispersarea materialului volant în zona Buzău-Pogoanele-Cioara Doicești-Ianca-Urziceni. Ca urmare, în după amiaza zilei de 23 august 1944 Grupul 3 Picaj s-a deplasat, timp de o oră, la înălțimea de 200 metri, pe aerodromul Cioara-Doicești.**[12]** Pe acest aerodrom i-au surprins evenimentele din noaptea de 23/24 august 1944. În dimineața zilei de 24 august 1944, printr-un act de mare curaj, sub amenințarea forțelor germane, s-a reușit decolarea tuturor avioanelor *Junkers Ju.87* și aterizarea lor pe aerodromul Boteni-Argeș, cu deplasarea în aceeași zi pe terenul Petrești, iar ulterior pe aerodromul Craiova unde se afla Baza Flotilei 3 Bombardament de care Grupul 3 Picaj Stuka aparținea. Avionul Ju.87 nr.18 cu care zbura echipajul locotenent aviator Bădulescu T. Mircea și submaistrul Capdemai Gheorghe a fost surprins nealimentat. A aterizat în limită de benzină pe terenul Brădeanu-Urziceni (circa 30 kilometri sud Buzău). Timp de două zile (25-26 august 1944) echipajul a participat la lupta terestră de dezarmare a coloanelor germane care se retrăgeau spre Buzău, împreună cu efectivele Escadrilei 17 Observație care se afla pe terenul Brădeanu (românesc). Pentru ca în data de 27 august, în baza ordinelor primite, avionul Ju.87 nr.18, pilotat de locotenentul aviator Bădulescu T. Mircea să efectueze, timp de o oră

și treizeci de minute, deplasarea de la Urziceni la Craiova. *Carnetul de zbor* al locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu înregistrează în limbajul sec, specific, această împrejurare: „23.VIII. Deplasare Ivești-Doicești; 24.VIII. Transport Doicești-Urziceni; 27.VIII. Transport Urziceni-Craiova."**[13]** Alte documente militare confirmă, la fel, împrejurarea. Într-o *Notă informativă* din 24 august 1944, emisă de Statul Major al Aerului. Secția 3-a operații, după ce sunt relatate succint acțiunile de apărare a aerodromului Boteni-Argeș, atacat de forțe germane, se consemnează: „Pe aerodromul Boteni au sosit 16 avioane Stuka, care însă nu au muniție pentru tunuri și bombe. Aceste avioane au fost dispersate pe terenul Petrești, unde a mai sosit și o escadrilă I.A.R.39 cu bombe."**[14]** În *Jurnalul de operații* al Corpului 1 Aerian Român, la capitolul *Sutiația unităților,* la 24.08.44 se consemnează:

„Grupul 3 Stukas.

Avioane. Pe Cioara-Doicești -17 av. cu echipaje.

Oameni. Pe Cioara-Doicești -19 oameni înarmați (cu armamentul individual-n.n.) în subzistență la Esc. 16 Obs. Restul oamenilor și materialului în deplasare de la Huși spre Cioara-Doicești."**[15]** Pentru ca ulterior să avem următoarea consemnare: „Grupul 3 Stuka se deplasează pe terenul Petrești."**[16]**

Este lesne de sesizat regruparea forțelor aeriene ale Corpului 1 Aerian Român spre vest, sub incidența ofensivei sovietice pe frontul Iași-Chișinău, accelerată vertiginos de evenimentele politice petrecute la București în după amiaza zilei de 23 august 1944.

Precizăm, în context, că, în februarie 1945, când s-a întocmit șirul documentelor pentru acordarea Ordinului Militar „Mihai Viteazul" cu spade locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu s-a licitat, în mod firesc, dar poate și complezent (sub raport politic) ce anume aceasta a făcut în răstimpul 23-28 august 1944. Comandantul său de Grup (Grupul 8 Asalt Picaj), căpitanul aviator Ioan Eftimopol preciza în Raportul nr.8001 din 17 februarie 1945: „Ziua de 23-24 august 1944 îl surprinde (pe locotenetul aviator Mircea T. Bădulescu-n.n.) pe aerodromul german Cioara-Doicești cu avionul nealimentat, de unde decolează sub amenințarea mitralierelor germane și aterizează în limită de benzină la Brădeanu pe un teren de lucru românesc, salvând astfel un avion sortit pieirii. Aici ia parte efectivă timp de două zile (25-26 august) la lupta terestră de dezarmare a coloanelor germane ce se retrăgeau spre Buzău, alături de Esadrila 17 Observație ce se afla pe acel teren."**[17]** În chip evident, *Tabelul nominal* anexat opera cu ace-

Ieași date, preluate însă într-o altă formulare. De menționat că la data de 17 februarie 1945, când Raportul nr.8001 al Grupului 8 Asalt Picaj a fost expediat Corpului 1 Aerian Român, locotenentul aviator Bădulescu T. Mircea pleca „în concediu de 30 zile aprobate de Corpul Aerian."[18] Asta înseamnă că, deși căpitanul aviator Ioan Eftimopol, comandantul Grupului 8 Asalt Picaj nu a fost martor ocular la cele petrecute pe aerodromul Cioara-Doicești la 24 august 1944, a redactat documentele pentru decorarea locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu pe baza inclusiv informațiilor primite de la acesta (*Carnetul de zbor*, relatarea evenimentelor etc.). Ca urmare, în *Raportul nr.954* din 21 februarie 1945 către Statul Major al Aerului. Secția Adjutantură, comandantul Corpului 1 Aerian Român, generalul comandant aviator Emanoil M. Ionescu opera următoarea sinteză, folosind evident și alte surse de informație existente la nivelul Corpului 1 Aerian Român: „Cu ocazia evenimentelor de la 23-28 august 1944, (locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu-n.n.) rămas singur cu eșalonul volant al Grupului Stuka, grație inițiativei sale promptă, curajului și dragostei de Neam, reușește să salveze întregul material volant de pe aerodromul Cioara-Doicești și aerodromul Brădeanu, retrăgându-se în fruntea formației sale pe aerodromul Boteni."[19] Doar ultima parte a sintezei introduce o apreciere globală, aceea că formația a aterizat integral pe aerodromul Boteni la 24 august 1944, când de fapt locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, aflat la decolare în fruntea formației, a aterizat pe terenul Brădeanu, în limită de benzină, cum s-a aratat. *Errare humanum est...*

O fotografie aflată în arhiva familiei și datată 27 august (1944), cu mențiunea „Plecare. Poza de bun rămas", îl înfățișează pe locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu alături de iubita sa Polixenia (Paula) Dumitrescu, în picioare, lângă jamba stângă a avionului *Junkers Ju.87*. Pe sub planul drept, până departe, câmpia (miriștea?!)... O altă fotografie, purtând aceeași dată, cu Paula în carlinga avionului, cu casca de zbor prinsă sub bărbie. Cum comuna Gherăseni se află la jumătatea distanței între Buzău și Brădeanu este lesne de înțeles că Paula a fost înștiinațată de plecarea lui Mircea în cursul acelei zile la Craiova. Cât privește fotografiile, ele au fost realizate de submaistrul Capdemai, consemnat în *Carnetul de zbor* la data plecării: 27 august 1944. Încă o dată, viața și-a cerut drepturile ei firești, în pofida tuturor vicisitudinilor! Precizăm că ar fi o inițiativă insidioasă, aceea de a considera că locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a făcut dinadins virajul spre Brădeanu, după ce decolase de pe Cioara-Doicești cap compas

Boteni, pretextând pana de benzină! Iar dacă a fost așa, nu avem a-l condamna mai mult decât putem (cât putem?!) condamna un îndrăgostit de ființa cu care se va căsători doar peste șase luni, va întemeia o familie, va avea un copil și, mai ales, va înfrunta suita frustrărilor și nedreptăților, apărându-și cu înverșunare „cea mai prețioasă avere"-cum spunea, adică familia. La urma urmei și asta, sau poate tocmai asta-familia face parte de măreția unui pilot de război de excepție cum a fost Mircea T. Bădulescu. În ceea ce ne privește, credem în forța răscolitoare a dragostei la 26-27 de ani câți avea atunci Mircea T. Bădulescu, dar, în același timp, ne îndoim de faptul că acest „brav de la Stukas" ar fi comis o indisciplină gravă, abandonându-și camarazii, în situații extrem de critice, în timp de război, pentru îmbrățișări și declarații de dragoste iubitei, lângă avionul cu care era plecat într-o misiune ordonată.

Și totuși o anume „abatere de la traseu" s-a produs, dar nu în 24 august 1944 când a aterizat pe terenul Brădeanu, ci în 27 august 1944. Povestește Polixenia Bădulescu: „Când a plecat la Craiova, Mircea a oprit la Gherăseni. Era vremea treierișului. Deși era duminică, batoza treiera zi și noapte. Tataia (Enache Dumitrescu, tatăl Polixeniei -n.n.) se afla pe batoză. În miezul zilei Mircea a trecut de trei ori cu avionul lui pe deasupra satului. Tataia zicea că au venit deja rușii, a sărit de pe batoză și s-a ascuns. Mircea a aruncat din avion o scrisoare. A căzut în curtea școlii, lângă casa noastră. Scrisoarea am găsit-o imediat. Scria că pleacă pe frontul cu nemții. După scrisoare a venit și el. A aterizat la marginea satului. L-am condus, ne-am fotografiat, apoi a plecat la Brădeanu și de acolo la Craiova. Mi-a scris totul de pe front."[20]

Măreția acestei povești de dragoste rămâne tulburătoare prin simplitatea ei! Cum să faci să îți anunți iubita, aflată la doar zece kilometri de locul unde ești de două zile? Foarte simplu, ca pilot de război Stuka: decolezi, semnalizezi prezența ta prin câteva treceri de avion, arunci „la fix" o scrisoare, aterizezi la marginea satului, te prezinți în fața iubitei... Atât. Apoi, cu o bucurie imensă în suflet, decolezi iar și pleci pe front!

Poziția sa față de evenimentele de la 23 august 1944, locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a exprimat-o în scris mult mai târziu, peste aproape șapte ani, în aprilie 1951, când a fost pus să răspundă la un amplu chestionar și să-și scrie ceea ce în epocă se numea *Autobiografia*, astfel: „Actul de la 23 Aug. 1944 l-am privit cu multă rezervă

și chiar teamă; consideram că sovieticii ne vor pedepsi aspru pentru războiul dus pe teritoriul lor. Mă găseam cu Grupul 3 Bomb. la Cioara Doicești-Brăila, de unde în ziua de 24 Aug. 1944 am plecat spre Boteni și apoi la Craiova. La toți ne-a fost frică să luăm contact cu sovieticii, însă ne-am dat seama cu câteva luni înainte că războiul pentru noi este (cuvânt neclar-n.n.), el fiind pierdut, atunci când frontul era la Iași. Pe nemți i-am admirat ca armată și tehnică, dar am fost împotriva îngâmfării lor și a subestimării ostașilor români. Ca militar conștiincios, atunci când la 24 Aug. s-a ordonat să luptăm împotriva nemților care ar provoca pe ai noștri, am fost în totul de acord."[21]

Să notăm că această declarație sinceră și -de ce nu?- îndrăzneață, întrucât ne aflam, în 1951, în plină epocă pro sovietică și stalinistă, îl arăta pe căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu așa cum s-a manifestat totdeauna până atunci: fără complexe, pe deplin răzpunzător de faptele și gândurile sale, total detașat de evenimente, apreciindu-le cu maturitate, fără spirit vădit partizan, cum se practica în epocă! Cum vom arăta, el va traversa în anii 1946-1951 o perioadă extrem de dificilă, cu încercări dintre cele mai diverse pentru a se menține în cadrele active ale armatei, ca modalitate unică, la vremea aceea, de a asigura existența familiei pe care o întemeiase. În fond, un exemplu sublim (din persectivă istorică) a unui spirit responsabil și demn ce făcea onoarea oricărui ofițer format pentru a servi în Armata Regală Română.

Sub data de 27 august 1944 în *Registrul istoric* al Flotilei 3 Bombardament cu Baza la Craiova aflăm următoarea consemnare: „În conformitate cu Ordinul Corpului 1 Aerian nr.145/1944 unitățile operative ale Flotilei se înapoiază în Bază în condițiile de toți știute provocate de marea ofensivă rusă. Astfel vine în bază: Grupul 3 Bombardament, Grupul 6 Bombardament, Grupul 8 Asalt, precum și unitățile din Flotila 1 Bombardament: Escadrila 1 Recunoaștere, Escadrila 2 Recunoaștere, Grupul 5 Bombardament, Escadrila 52 Bombardament. Astfel, la această dată, Baza Flotilei noastre adăpostește întregul Corp 1 Aerian. Craiova se fixează ca Centrul de regrupare a unităților Corpului 1 Aerian."[22]

Aflăm în *Autobiografia* deja citată, în continuarea celor relatate: „Astfel, la 28 și 29 august (1944) am fost singurul ofițer din tot Grupul 3 Bomb. de pe Craiova, care cu 6 subofițeri am executat 3 misiuni de bombardament împotriva nemților la Rasu (Rast-n.n.) și Calafat și împotriva vaselor lor. Am făcut propagandă pentru frontul de Vest și am fost singurul ofițer din Grup (Grupul 3 Bomabardament Picaj-n.n.)

care cu alți 4 subofițeri, voluntari au mers la prima unitate ce a plecat în Ardeal unde am luptat până la sfârșitul războiului."[23] Aparent, o relatare derutantă pentru cititorul de astăzi. De ce el, locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a fost „singurul ofițer" din Grupul 3 Picaj care a făcut cele relatate? Ce s-a întâmplat pe aerodromul Craiova în acele zile de la sfârșitul lunii august 1944? De ce se vorbește de „voluntari" pe frontul de Vest, în condițiile în care, mai ales ei ca piloți de război (ofițeri și subofițeri) erau militari de profesie, sub incidența ordinului și a celor precizate ferm în *Proclamația către Țară* a Regelui Mihai I. „Ordon Armatei și chem Poporul să lupte prin orice mijloace și orice sacrificii împotriva lui (dușmanului Neamului Românesc-n.n.). Toți cetățenii să se strângă în jurul Tronului și al Guvernului pentru salvarea Patriei. *Cel care nu va da ascultare Guvernului se opune voinței Poporului și este un trădător de Țară* (subl.n.)."[24]

Noi credem că deruta creată prin actul de la 23 august 1944 a fost mare, neașteptată pentru ei ca luptători, realmente rupți sau puțin interesați de analiza permanentă și profundă a dinamicii evenimentelor politice din țară, și asta încă din anii războiului în Est. Ei știau că antibolșevismul este ținta și esența luptei lor, iar germanii le sunt aliați în această luptă, iar acum, după 23 august 1944, totul a devenit brusc pe invers, blocându-i realmemte sub raport afectiv și rațional. Bunul simț român i-a făcut, cel puțin pe moment, foarte rezervați, așteptând să se dea ordinele ferme ca și până atunci. În locul acestor ordine ferme s-a aplicat (desigur, firesc) metoda voluntariatului practicată de fiecare dată pe frontul de Est, după cum s-a mai arătat, în cazul misiunilor riscante. Riscul, de data aceasta, nu viza strict lupta cu inamicul bolșevic, ci lupta cu fostul aliat, cu fostul camarad...„ Cel care nu va da ascultare Guvernului se opune voinței Poporului și este un trădător de Țară." Expresia „un trădător de Țară", cădea ca o ghilotină: unii își vedeau capul pe butucul ghilotinei, alții, stimulați de instinctul de conservare, priveau la spectacol... Teama era generală.

Este, practic, imposibil de reconsituit, pentru zilele de 28 și 29 august 1944 atmosfera reală care era pe aerodromul Craiova, unde se concentraseră o mare parte din unitățile operative al Corpului 1 Aerian Român, cu circa trei sute de ofițeri și subofițeri, cu peste o mie de oameni trupă. Istoriografia română a anilor postbelici a șarjat, partizan, pe un presupus efort propagandistic al comuniștilor în schimbarea, chipurile bruscă, a modului de a gândi și a acționa al oamenilor sub impactul loviturii de stat de la 23 august 1944. „Lucrând în condiții de

legalitate (de la 23 august 1944-n.n.), partidul (comunist-n.n.) a luat măsuri pentru amplificarea muncii sale în rândurile armatei (...) Monarhul, stâlp al burgheziei și moșierimii (care deținea încă prerogativele de comandant suprem al oștirii), împreună cu liderii P.N.Ț. (Iuliu Maniu ș.a.-n.n.) și P.N.L. (Constantin Brătianu ș.a.-n.n.), cu toate elementele reacționare, se străduiau ca armata să nu fie alături de masele populare."[25] Toate aceste asertiuni, în 1966, după douăzeci de ani de la încheierea războiului! Pentru ca în 1984, deci la patruzeci de ani de la evenimente să citim în *Istoria aviației române* următoarele: „Pentru aviatorii români, ca și pentru efectivele de militari ale armatei române, declanșarea revoluției de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă (denumirea oficială a loviturii de stat de la 23 august 1944, stabilită de P.C.R. abia în 1979, la treizeci și cinci de ani de la evenimente-n.n.) a constituit momentul istoric mult așteptat pentru a da curs profundelor sentimente de ură nutrite față de regimul de dictatură antonesciană și față de armatele hitleriste și horthyste cotropitoare."[26] Falsitatea și artificialitatea unor astfel de asertiuni este, astăzi, de domeniul evidenței. Motivul persistenței acestora și după patruzeci de ani de la evenimente: lovitura de stat de la 23 august 1944 trebuia licitată mereu ca reflex al regimului politic condus de P.C.R. „Momentul istoric mult așteptat", „profundele sentimente de ură" ș.a. erau clișee care *trebuiau* să convingă că evenimentele au fost așa și nu altfel.

În adevăr, la 29 august 1944, așa cum rezultă și din *Carnetul de zbor*, locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, la ordinul Corpului 1 Aerian, solicitat de Comandanmentul Corpului 1 Armată, a executat trei misiuni de luptă, cu două ieșiri avion (în prima ieșire cu avionul Ju.87 nr.38, timp de o oră și cinci minute, iar a doua ieșire cu avionul Ju.87 nr.18, timp de o oră și zece minute; mitralior de bord fiind în ambele ieșiri submaistrul Capdemai Gh.) bombardând convoaiele de bacuri și vase germane de pe Dunăre la Calafat (în prima ieșire), iar apoi (în a doua ieșire) vase și trupe germane care operau o debarcare pe malul stâng al Dunării la Rast, zona Băilești. Ca urmare oprește debarcarea trupelor germane și distruge personal două bacuri și avariază pe un al treilea, în pofida reacției A.c.A. destul de puternică.[27]

În aceeași zi, 29 august 1944, pe aerodromul Craiova se produc importante schimbări organizatorice. În baza Ordinului nr.710/1944 al Corpului 1 Aerian, Grupul 3 Picaj și Grupul 6 Picaj se contopesc și dau naștere la Grupul 6/3 Bombardament Picaj destinat pentru a acționa

pe frontul din Transilvania, cu aerodomul de bază Balomir, pe Mureș. În același scop, Grupul 8 Asalt a fost întărit cu piloți din Grupul 11 Asalt, care se afla la Baza Flotilei 3 Bombardament. Documentul preciza: „Materialul cu care pleacă pe front Grupul 6/3 sunt cele 17 avioane Ju.87 salvate de Grupul 3 Stuka, iar pentru Grupul 8 Asalt sunt avioane Henschel salvate de Grupul 8 Asalt."[28] Grupul 6/3 Picaj avea în compunere Escadrilele 74 și 86 Bombardament Picaj, iar Grupul 8 Asalt avea în compunere Esacdrilele 48, 42 și 60 Asalt. Comandantul Grupului 6/3 Picaj a fost numit căpitanul observator aviator Diaconescu Aurel, iar comandantul Grupului 8 Asalt a fost numit căpitan-comandorul aviator Botez Gheorghe.

Cât privește Grupul 6/3 Picaj Stuka, acesta, ca organizare, dipunea de comanda Grupului, eșalonul rulant, eșalonul administrativ, eșalonul sanitar, precum și cele două escadrile de luptă, fiecare dintre escadrile cu eșalonul zburător, eșalonul administrativ, eșalonul tehnic, eșalonul auto. Fiecare dintre eșaloane cuprindea un număr restrâns de cadre active și de rezervă (ofițeri și subofițeri), precum și trupă. În total: 17 ofițeri, 28 subofițeri, 114 grade inferioare. Personalul navigant al Grupului cupriundea 34 luptători, din care 17 piloți și 17 radiotelegrafiști de bord și trăgători aerieni. Pe grade militare, situația era: 9 ofițeri, 13 subofițeri, 12 trupă. Dăm mai jos lista personalului navigant pe escadrile, astfel:[29]

Escadrila 74 Stuka

1.	Căpitan aviator	Agheici Petre	pilot
2.	Locot. aviator	Ionescu Jipa	pilot
3.	Sublocot. aviator	Imbru Ioan	pilot
4.	Sublocot. aviator	Rânja Victor	pilot
5.	Sublocot. aviator	Voloșniuc Ovidiu	pilot
6.	Adjutant av.	Popa Traian	pilot
7.	Adj. Stagiar av.	Zisda Victor	pilot
8.	Adj. Stagiar av.	Chiriloaie Toma	pilot
9.	Elev Serg. av.	Caius Vladislav	pilot
10.	Sergent	Braboveanu C-tin	R.T.F.F.
11.	Sergent	Pietraru C-tin	R.T.F.F.
12.	Sergent	Popescu Gh. C-tin	R.T.F.F.
13.	Serg. Major	Plugaru Gheorghe	Tr. Aerian
14.	Serg. Major	Nichitiuc Vasile	Tr. Aerian
15.	Serg. Major	Marghileanu Ion	Tr. Aerian
16.	Sergent	Bica C-tin	Tr. Aerian

17 Sergent	Sabău Vasile	Tr. Aerian
18. Sergent	Lache Marin	Tr. Aerian

Escadrila 86 Stuka

1. Căpitan aviator	Popescu Eugen	pilot
2. Sublocot. aviator	**Bădulescu Mircea**	**pilot**
3. Sublocot. aviator	Badea Ioan	pilot
4. Sublocot. aviator	Boaru Cornel	pilot
5. Adjutant av.	Lăzăroiu Paul	pilot
6. Adj. stagiar av.	Săndulescu C-tin	pilot
7. Adj. stagiar av.	Radu Ioan	pilot
8. Adj. stagiar av.	Șerban Alex	pilot
9. Submaistrul cl.2-a	Cerchia Teodor	R.T.F.F.
10. Submaistrul cl.2-a	Capdemai Gh.	R.T.F.F.
11. Sergent	Tulearcă Oancea	Tr. Aerian
12. Sergent	Popescu Vasile	Tr. Aerian
13. Sergent	Verdeș Pavel	Tr. Aerian
14. Sergent	Popescu Tache	Tr. Aerian
15. Sergent	Gârboveanu Alex.	Tr. Aerian
16. Sergent major	Todiroaie C-tin	Tr. Aerian

Este lesne de sesizat că acest corpus restrâns de 17 echipaje era determinat de numărul avioanelor *Junkers Ju.87* aflate la dispoziție, cele salvate de la Cioara-Doicești de personalul navigant al Grupului 3 Picaj Stuka. Regula voluntaratului va fi funcționat cu aceste date inițiale ale problemei și nicidecum pe criterii politice, cum suntem tentați, de regulă, să clamăm. Cu aceste 17 avioane Ju.87 s-a făcut războiul în Vest, în sensul că altele nu au putut fi procurate de niciunde. Treptat, numărul și disponibilitatea celor 17 avioane Ju.87 s-a diminuat în dinamica operațiunilor militare din cauze diverse: pierderi, lipsa pieselor de schimb etc. Dincolo de aceste aspecte, faima celor de la „Stuka" a fost recunoscută unanim, inclusiv de noii aliați-sovietici. Ceilalți „stukiști" neincluși în cele 17 echipaje care au plecat pe frontul din Transilvania, au fost trecuți din zona operativă în zona interioară, ocupând diverse funcții. Pe mulți, după cum se va arăta, îi vom afla după război în diverse structuri ca personal navigant, inclusiv brevetându-se pe alte tipuri de avioane. Totodată, treptat, vor fi înlăturați din rândul cadrelor active, pe criterii-de data aceasta-esențialmente politice.

2. Pe frontul din Transilvania și din Ungaria

Într-un documnet elaborat de Corpul 1 Aerian Român (P.C. Miskolc) cu nr. 18180 din 5 februarie 1945 către Statul Major al Aerului se arăta, ca dare de seamă pe perioada 1 septebrie 1944-1 februarie 1945, următoarele: „În această perioadă, Corpul Aerian a trecut prin următoarele faze principale: a) Refacerea și reorganizarea unităților (1.IX.-6.IX.1944); b) Concentrarea unităților pe zona de operații (6.IX.-8.IX.1944); c) Acțiunea în sprijinul operațiilor din Transilvania și Banat; d) Acțiunea în sprijinul operațiilor terestre ofensive din Ungaria."[30] În același document, privitor la refacerea unităților se preciza, între altele: „În urma retragerii unităților de pe frontul din Moldova și a evenimentelor care au urmat, unitățile Corpului 1 Aerian au intrat în refacere, în zonele respective: vânătoarea Me.109G la București, I.A.R.80 la Geamăna, S.79 la Stănești, iar restul la Craiova. Această refacere s-a impus în urma pierderilor, mai ales materiale, suferite în timpul retragerii din Moldova, cât și a oboselii personalului. Opera de refacere a fost foarte grea, deoarece pierderile au fost foarte mari. Ea a constat din contopirea de unități omogene și din constituirea de unități în limita meterialului volant disponibil. Această refacere nu s-a făcut în bune condițiuni, deoarece timpul a fost foarte redus (1-6.IX.) și nici nu s-a putut repauza personalul și nici revedea și pune la punct materialul avion și auto. *Moralul personalului era de asemenea foarte scăzut, în urma confuziilor create de evenimente și a nesiguranței familiilor respective* (subl.n.)."[31]

Precizăm că documentul prezentat purta semnătura comandantului Corpulu 1 Aerian Român, general comandant aviator Emanoil M. Ionescu și a șefului de stat major al acestui Corp, căpitan-comandorul aviator Alex. Zaharescu. Pentru exactitatea informațiilor nu încape nici o îndoială. Mai mult, acestea confirmă unele mărturii ale participanților la evenimente, privitoare la starea de confuzie creată de lovitura de stat de la 23 august 1944, care a schimbat scopul războiului și caracterul de beligeranță al României. „În raport cu deplasarea unităților spre sud și sud-vestul țării-se arată în *Jurnalul de operații* al Corpului 1 Aerian - și P.C. (Punctul de Comandă al Corpului-n.n.) s-a deplasat la Casota-Fierbinți-București-Craiova și apoi la Sibiu (...) Corpul 1 Aerian a reușit ca până la 1 septembrie 1944 să se găsească cu toate mijloacele aeronautice în bazele respective."[32]

Ca urmare, Corpul 1 Aerian Român a dispus inițial de următoarele structuri operative: 1 escadrilă mixtă de recunoaștere (Ju.87D11); 2

grupuri de vânătoare I.A.R.81; 1 grup de vânătoare Me.109G; 1 grup mixt de bombardament greu (Ju.88D4, He.111); 1 grup de bombardament în picaj (Ju.87D5); 1 grup asalt (Ju.88); 1 secție foto; 1 companie de transmisiuni; 1 companie auto.[33] Este lesne de sesizat că majoritatea materialului volant al Corpului 1 Aerian Român era de proveniență germană, ceea ce a creat, în timp, mari dificultăți la disponibilitatea avioanelor, cauzate de lipsa pieselor de schimb, care nu se mai găseau în țară (mai ales la avioanle Ju.87, Ju.88 și Hs.129).

Deplasarea și concentrarea unităților pe zona de operații s-a făcut între 6-8 septembrie 1944, astfel: vânătoarea și recunoașterea la Turnișor, iar restul unităților pe cele două terenuri de la Balomir. Deși punctul de comandă (P.C.) al Corpului 1 Aerian a sosit la Sibiu în data de 1 septembrie 1944, acțiunile militare aeriene propriu-zise ale unităților Corpului au început în data de 9 septembrie 1944, când majoritatea unităților erau în dispozitiv. De fapt, toată deplasarea unităților de aviație s-a făcut în grabă, în urma operațiilor ofensive inamice în parte de nord a Transilvaniei. Pe drept cuvânt, în documentul dare de seamă amintit se preciza: „Perioada de la 1-9.IX.1944 a fost cea mai critică deoarece: inamicul a trecut la ofensivă și înainta spre Târnave; nu existau unități de aviație cu care să se spijine aperațiile terestre; dispozitivul A.A. a fost modificat și descompletat, prin scoaterea de unități din dispozitiv și punerea lor la dispoziția M.U. terestre pentru a suplini lipsa artileriei; aviația inamică (germană și ungară-n.n.) a acționat nestingherită peste întreaga suprafață a Transilvaniei și Banatului; legăturile cu Bucureștiul erau foarte precare, deoarece circuitele telefonice au fost luate de Armata Sovietică, iar avioanele de legătură nu aveau voie să zboare (din ordinul comandamentului Armatei Sovietice-n.n.).”[34] La toate acestea s-a adăugat și faptul că începând cu data de 9 septembrie 1944, Corpul 1 Aerian Român a intrat în subordinea operativă a Armatei 5-a Aeriană sovietică, cu scopul de a acționa în sprijinul operațiunilor terestre ale Armatelor 1 și 4 Române, Armatelor 6 Blindată, 27 și 28 Sovietice, chiar de la aceeași dată. Dificultățile de cooperare au fost imense, cel puțin la început, atât sub raportul modului de întrebuințare în luptă a diferitelor categorii de aviație (se executau aproape în exclusivitate numai misiunile ordonate de sovietici, deși activitatea era coordonată de Corpul 1 Aerian Român), cât și acela al utilizării infrastructurilor: ocuparea de către sovietici a celor mai bune aerodromuri (terenuri de zbor), a circuitelor telefonice, a diferitelor clădiri etc. Mai mult, conform doctrinei sovietice, opusă în

principiu celei germane sau tradiționale europene interbelice, „când Corpul (Aerian) primea misiunea de sprijin a unei Armate (sovietice-n.n.), el intra sub ordinele Armatei respective.”[35] Cu alte cuvinte, era lipsit de orice independență în repartizarea și utilizarea forțelor. Aviatorilor le rămânea la dispoziție doar modalitățile de executare a misiunilor, unde măiestria lor de zbor i-a salvat nu o dată de la sacrificiu: cunoșteau „tertipurile” aviatorilor germani (foști camarazi), așa că de cele mai multe ori reușeau să le evite și să iasă teferi din acțiunile de zbor.

În conformitate cu *Directiva specială nr.78 pentru întrebuințarea aeronauticei în operațiunile din Transilvania,* emisă de Statul Major al Aerului forțele aeriene germane se găseau la începutul lunii septembrie 1944, în valoare de circa 40 avioane bombardament greu, 70 avioane vânătoare și 50 avioane asalt, dispersate pe terenurile din zona Satu Mare, Nușfalău, Târgu Mureș și Reghin. Alte forțe germane se aflau în Banatul sârbesc, pe terenul Ecika (circa 70-60 avioane de diferite tipuri). Forțele aeriene ungare erau dispersate pe terenurile din zona Debrețin-Békéscsaba și în zona Budapesta-Formas.[36]

Este lesne de sesizat că forțele aeriene germane, chiar numai sub raport cantitativ erau apreciabile. Apoi, majoritatea celor 70 avioane de vânătoare erau de tipul *Focke-Wulf Fw190*, performante, inexistente în dotarea forțelor aeriene române. Cât privește aviația de luptă română aflată pe terenul Balomir, conform cu aceeași *Directivă specială nr.78*, includea, la începutul lunii septembrie 1944: 28 avioane Hs.129 de asalt, 17 avioane Ju.87 de bombardament în picaj, 10 avioane Ju.88 bombardament greu; 7 avioane He.111 de bombardament; 16 avioane Savoia 79. Cele 60 avioane I.A.R.80 de vânătoare și 21 avioane Me.109G de vânătoare se aflau pe terenul Turnișor, ulterior Turda.[37]

Așadar, o forță aeriană restrânsă numeric, dar capabilă să dezvolte acțiuni militare aeriene eficiente în sprijinul armatelor române și sovietice terestre. „Personalul care a încadrat unitățile era de primă calitate. Echipajele războite în cojndiții din cele mai grele și cu o bogată experiență. Moralul însă era cam scăzut din cauza stării de nesiguranță.”[38]

La 5 septembrie 1944, Armata 2 Ungară a început ofensiva în Podișul Transilvaniei, care a fost oprită definitiv de trupele române în seara zilei de 8 septembrie 1944 pe aliniamentul Sighișoara-Bahnea (20 km nord-vest Sighișoara) -malul sudic al Târnavei Mici până la Cornești-Asinip-nord Mirăslău-vest Cacova. Ulterior Armata 4 Română a dezvoltat ofensiva în centrul Transilvaniei pe direcția Blaj-Turda-Cluj.

Pentru ca între 13 și 17 septembrie 1944 trupele române să dezvolte ofensiva în Crișana, în apropiere de Arad și Oradea. La fel, între 1 și 19 septembrie 1944, trupele române au dus lupte grele în Banat, zona Timișoara. Între 9 și 25 octombrie 1944 s-a dezvoltat ofensiva Armatei 4 Română în cooperare cu Armata 27 Sovietică-cunoscută sub denumirea de operația Cluj-, care s-a finalizat cu eliberarea orașului Cluj la 11 octombrie 1944 și a orașelor Carei și Satu Mare la 25 octombrie 1944.[39]

În toată această perioadă unitățile de aviație ale Corpului Aerian Român au sprijinit, în principal, acțiunile trupelor terestre române și sovietice: recunoașteri îndepărtate cu Ju.88; recunoașteri tactice cu I.A.R.39 sau cu aviația de vânătoare; asaltul și picajul au acționat în folosul imediat al trupelor; de mai multe ori aviația de bombardament în picaj a fost întrebuințată și la atacul comunicațiilor (noduri de cale ferată etc.). De remarcat că în zona Turda-Cluj aviația inamică a fost deosebit de activă, întrucât dispunea de un dispozitiv de observare-alarmare (pândă radio) deosebit de eficient.[40] În ritm cu operațiile terestre, forțele aeriene ale Corpului Aerian s-au deplasat spre nord și nord vest pe terenurile Luncani (Turda), Someșeni (Cluj), Satu Mare (Oradea fiind ocupată de sovietici), apoi la Turkeve (Ungaria).[41]

Pentru locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu luna septembrie 1944 a fost una deosebit de încărcată, totalizând 16 misiuni la inamic, cu diverse peripeții fiecare dintre acestea, atât individual cât și în calitate de cap (conducător) de formație. Mai întâi, la 7 septembrie a executat deplasarea de la Craiova la Balomir, timp de o oră, la 600 m înălțime. În zilele următoare, cu cel puțin o misiune pe zi: bombardarea vehiculelor în zona Luduș și a gării Luduș; atacul unor coloane motomecanizate la nord Târgu Mureș; bombardarea, la 11 septembrie 1944, pe șoseaua Deta - Timișoara a unei mari coloane germane de vehicule auto și motomecanizate, distrugând și incendiind 15 autocamioane; a oprit astfel înaintarea inamicului spre Timișoara ș.a.m.d.[42] De precizat că misiunea din 11 septembrie 1944 a durat timp de două ore, cu atac la sol și în picaj de la 3000 m avându-l ca mitralior de bord pe același vechi camarad, submaistrul Capdemai Gh., iar aterizarea, cu motorul defect, o face pe terenul Lugoj, formația condusă de el înapoindu-se la Balomir. A doua zi, 12 septembrie 1944, a efectuat deplasarea Lugoj-Balomir. În zbor, a fost atacat de 2 avioane de vânătoare germane Fw190, dintr-o formație de cinci avioane, timp de mai multe minute. Prin manevre abile, apărându-se cu armamentul de

bord, inclusiv mitraliera mânuită de submaistrul Capdemai Gh., reușește să scape de vânătorii germani, dar incendiat la motor, a aterizat forțat la „Breta mureșană”, cum scrie în *Carnetul de zbor*, adică în zona muntoasă Ilia, salvând astfel echipajul.[43] Pentru ca peste trei zile, la 15 septembrie să bombardeze în picaj de la 3000 m și prin atac la sol coloane de tancuri germane la est Sâmboteni și la Arad. La 17 septembrie, sfidând barajul apărării antiaeriene, a bombardat cu o formație de șapte avioane Ju.87 gara și depoul Cluj; singur a lovit în plin depoul gării, misiunea durând aproape o oră, cu submaistrul Capdemai Gh. mitralior.[44] În zilele următoare a condus misiunea de bombardament în zona Turda, acționând asupra coloanelor de trupe și blindate inamice. La 22 septembrie 1944, în cea de a doua misiune a zilei, urmat de echipajele Escadrilei Ju.87, a bombardat o mare aglomerare de tancuri germane și ungare de pe cota 443 Vaskapu, reușind să distrugă și să incendieze 11 dintre acestea, rezultat confirmat de trupele terestre de infanterie, în pofida artileriei antiaeriene deosebit de activă și a vânătorilor germani care au atacat formația.[45] Pentru ca a doua zi, 23 septembrie 1944 să execute consecutiv trei misiuni de bombardament în zona Ceanul Mic-Tureni, cu sergentul Tulearcă Oancea mitralior.[46]

Nu mai puțin încărcată în misiuni la inamic a fost luna octombrie 1944, când a totalizat zece misiuni de bombardament în picaj și atac la sol în zona Apahida (gara)-Gherla (gara)-Turda (coloane de tancuri)-Jibou-Surduc-Gârbou.[47] Tot în această lună, la ordinele Corpului 1 Aerian Român, a efectuat deplasarea pe terenurile de lucru ordonate, astfel: Balomir-Luncani (Turda; 17 octombrie); Luncani-Someșeni (Cluj; 24 octombrie), cu executarea misiunilor de luptă de pe aceste terenuri chiar a doua zi după instalare.[48]

La 11 octombrie 1944, în baza ordinului nr.11665/1944 al Corpului 1 Aerian și a dispozițiunilor Statului Major al Aerului Grupul 6/3 Stuka și Grupul 8 Asalt au fost întrunite sub denumirea Grupului 8 Asalt Picaj, cunoscut și sub numele de Grupul 8 Mixt. Comandant al Grupului 8 Asalt Picaj a fost numit locotenent-comandorul aviator Hanțiu Leon, iar ofițer cu operațiile căpitan aviator Eftimopol Ioan.[49] Noua organizare a fost impusă, în principal, de puținătatea materialului volant existent la cele două grupuri inițiale, precum și de nevoia pregătirii forțelor aeriene pentru a dezvolta acțiuni de luptă dincolo de frontierele țării, în Ungaria. Ca urmare, în structura Grupului 8 Asalt Picaj au rămas ca forțe luptătoare: Escadrila 41 Asalt (comandant:

locotenent aviator Munteanu Lazăr); Escadrila 74 Picaj „Stuka” (comandant: locotenent aviator Bădulescu T. Mircea). Eșalonul zburător al Escadrilei 41 Asalt cuprindea un total de 16 piloți, din care 9 ofițeri (2 locotenenți; 7 sublocotenenți) și 7 subofițeri (4 adjutanți majori; 3 adjutanți stagiari).[50] Eșalonul zburător al Escadrilei 74 Stuka cuprindea 15 piloți, din care 6 ofițeri (1 locotenent; 5 sublocoteneți), 8 subofițeri (3 adjutanți; 5 adjutanți stagiari) și 1 elev sergent, precum și 15 trăgători aerieni (mitraliori) și radiotelegrafiști de bord, din care: 2 submaiștri cl.2-a; 4 sergenți majori; 9 sergenți.[51] Dăm mai jos ordinea de bătaie nominală, pe grade militare și funcții a Escadrilei 74 Stuka:

Eșalonul zburător

1. Locot av.	**Bădulescu Mircea**	**pilot/cdt**
2. Sublocot. av.	Imbru Ioan	pilot
3. Sublocot. av.	Voloșniuc Ovidiu	pilot
4. Sublocot. av.	Badea Ioan	pilot
5. Sublocot. av.	Rânja Victor	pilot
6. Sublocot. av.	Boaru Cornel	pilot
7. Adjutant av.	Popa Traian	pilot
8. Adjutant av.	Lăzăroiu Paul	pilot
9. Adjutant av.	Gherman Petre	pilot
10. Adjutant av.	Stan Nicolae	pilot
11. Adj. stag. av.	Chiriloaie Toma	pilot
12. Adj. stag. av.	Zizda Victor	pilot
13. Adj. stag. av.	Radu Ioan	pilot
14. Adj. stag. av.	Săndulescu C-tin	pilot
15. Elev serg. av.	Caius Vladislav	pilot
16. Smstr. cl.2-a	Capdemai Gheorghe	R.T.F.F.
17. Smstr. cl.2-a	Motârță Dumitru	R.T.F.F.
18. Sergent	Popescu Gh. C-tin	R.T.F.F.
19. Sergent	Pietraru C-tin	R.T.F.F.
20. Serg. maj.	Bleandă C-tin	trăg.aer.
21. Serg. maj.	Plugaru Gheorghe	trăg.aer.
22. Serg. maj.	Nichitiuc Vasile	trăg.aer.
23. Serg. maj.	Todiroaie C-tin	trăg.aer.
24. Sergent	Bica C-tin	trăg.aer.
25. Sergent	Verdeș Pavel	trăg.aer.
26. Sergent	Perjescu C-tin	trăg.aer.
27. Sergent	Popescu Tache	trăg.aer.
28. Sergent	Tulearcă Oancea	trăg.aer.
29. Sergent	Braboveanu C-tin	trăg.aer.
30. Sergent	Dumitrescu Aurel	trăg.aer.

Eșalonul rulant (tehnic)

1. Sublt.mec.	Scânteie C-tin	șef teh.
2. Smstr.3-a	Panovie Aurel	mecanic
3. Mstr.3-a	Lăzărescu Ioan	mecanic
4. Mstr.3-a	Goga Radu	mecanic
5. Smstr.3-a	Pojar Liviu	mecanic
6. Smstr.2-a	Scarlat Dumitru	radio
7. Smstr.3-a	Marin Ioan	electrician
8. Smstr.3-a	Vintilescu C-tin	armurier
9. Smstr.2-a	Cotigă Ioan	artificier
10. Serg. maj.	Ghițulescu C-tin	mec. auto
11. Smstr.3-a	Smadea Ioan	pilot paraș.
12. Serg. maj.	Clondiru C-tin	mec. auto
13. Subof.	Ardeleanu Marin	administr.
14. Locot. av.	Fulea Valentin	pilot verif.

S-au mai adăugat 92 de grade inferioare pentru pază, servicii etc. Total 136 oameni.[52]

Aceasta a fost, de la 11 octombrie 1944, până la sfârșitul războiului, 12 mai 1945, și înapoierea în țară, la 1 august 1945, faimoasa Escadrilă 74 Picaj „Stuka”, comandată, timp de peste zece luni de zile, de locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu. Câțiva dintre aceștia au trecut, după cum se va arăta, în rândul celor care nu mai rostesc cuvinte, de-a pururi jertfiți pentru Neam și Țară, pentru gloria Aripilor românești. Strădania locotenentului aviator Bădulescu T. Mircea, crezul său de comandant, a fost să-i mențină pe toți în viață, ca semn al bucuriei depline... „Stukistule, să vii acasă!”.

Cu telegrama nr.3421 s-a raportat Statului Major al Aerului (București) următoarele: „Postul de Comandă al Corpului 1 Aerian a sosit la Turkeve (Ungaria) la 13 noiembrie 1944. Dislocări: Bombardamentul pe Oradea Mare; Vânătoarea, Asaltul, Picajul, Recunoașterea și Esc. 114 Legătură pe terenul Turkeve la data de 14.XI.1944.”[53] Un ordin cicular al Corpului 1 Aerian Român preciza: „Corpul 1 Aerian Român se găsește cu totalitatea mijloacelor la Vest de frontiera țării noastre, pe pământ străin.”[54] Ca urmare, au fost date dispoziții ferme privind: atitudinea față de Armata Rusă; atitudinea față de populația din teritoriile ocupate; atitudinea și aspectul exterior al ofițerilor, sub-

ofițerilor și trupei. Între altele, se preciza: „De câte ori se va ivi ocazia, camarazii aviatori din armata aliată Rusă vor fi invitați și tratați cât se poate de prevenitor și cordial de către întreg personalul român. Se va explica tuturor zburătorilor că producându-se în felul acesta, în afară de avantajele imediate pe care le obține unitatea de la câștigarea încrederii și prieteniei camarazilor ruși, fiecare în sfera lui de acțiune, cât de mică, servește Patria."[55] De asemenea se preciza, între altele: „În relațiile cu populația maghiară se va păstra o atitudine demnă și dreaptă (...) Se pune în vedere întregului personal că orice abuzuri, tentative de jaf sau abateri de la prestigiul uniformei vor fi pedepsite în conformitate cu legile și regulamentele în vigoare."[56]

Numai că aliatul sovietic, în zilele următoare, s-a dedat la acțiuni dintre cele mai grave, unde Escadrila 74 Picaj „Stuka", comandată de locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a fost ținta unor atacuri violente din partea aviatorilor sovietici. Comandantul Corpului 1 Aerian, cu nr.3537 din 21 noiembrie 1944 a înaintat Statului Major al Aerului, Secția 3 Operații, următorul raport-informativ:

„1. În ziua de (vineri) 17 noiembrie 1944, Corpul 1 Aerian a primit ordin de la Armata 5-a Aeriană (sovietică) să execute atacul asupra terenului de aviație Sereghelyes (vest Dunăre-n.n.). Deoarece condițiile atmosferice, starea terenurilor și greutățile de alimentare cu muniție au împiedicat acțiunea bombardamentului greu (de pe aerodromul Oradea-n.n.), Corpul 1 Aerian a trimis 6 avioane Ju.87, *numai pentru a executa ordinul primit* .

2. La ducere, formația a fost atacată de aviația sovietică în regiunea sud Solnok. Cu toate că avioanele au făcut semanalul zilei, cu toate că au tras și rachete (de semnalizare-n.n.), avioanele (de vânătoare) și-au continuat atacul de la mică înălțime (din spate și deasupra formației Ju.87-n.n.) timp de 5 minute. Rezultatul:

-av(ionul) nr.28, echipaj: adj. Zizda V. și serg. Petraru C. dobărât în flăcări (de 2 avioane Lagg-n.n.);

-av. nr.17, echipaj: adj. Stan N. și serg. Bleandă C., lovit (de 2 avioane Lagg-n.n.), a aterizat (forțat) la Bagy Nagy (20 km vest Turiul de Câmpie-n.n.). Echipajul rănit și internat în spital;

-av. nr.2 și 14 lovite în luptă aeriană și indisponibile;

Pentru ca restul avioanelor (2 avioane Ju.87-n.n.) să scape, au trebuit să aterizeze pe terenul Töszeg (8 km sud Solnok).

3. Maiorul Denisov (sovietic-n.n.) de pe aerodrmul Töszeg a asistat la această luptă.

4. Corpul 1 Aerian a raportat Armatei 5-a Aeriană (sovietică) toate detaliile acestei lupte aeriene *însă nu a primit nici un răspuns*.

5. Având în vedere cele petrecute, precum și faptul că acest atac a adus o serioasă lovitură moralului echipajelor, am onoare a supune cunoștinței Dvs. cele petrecute, rugându-vă să binevoiți a decide."[57]

Să notăm, în completare, că formația de șase avioane Ju.87 căreia i se ordonase bombardarea aerodromului Sereghelyes era condusă de locotenentul aviator Mircea T. Băduelscu, care zbura cu avionul Ju.87 nr.2, echipaj cu submaistrul Capdemai Gh. În lupta aeriană ce s-a dat, desigur a văzut cu groază avionul adjutantului aviator Zizda Victor doborât în flăcări, precum și celelalte avioane lovite de aviația sovietică. El a reușit să aterizeze pe terenul Töszeg. În *Carnetul de zbor* el a notat: „17 Noemb.; Ju.87, 2; Bomb. aerod. W. Sereghelyes. (mis. ratată); ore pilot: 2,05; aterisaj: 2; înălțime: 4000 m; submtr. Capdemai Gh."[58] „În mod oficial afirmă fostul adjutant Stan Nicolae-, nici până în ziua de astăzi sovieticii nu și-au cerut scuze pentru agresiunea și crima lor (adjutantul Zizda și sergentul Pietraru au ars ca o torță), chiar dacă, să zicem, aceasta s-a făcut dintr-o eroare. Puteau să ne curețe pe toți. Când m-am întors din spital (la sovietici, unde am fost tratați excelent), locotenentul Bădulescu m-a îmbrățișat cu bucurie (sergentul Bleandă cu care Bădulescu zburase de mai multe ori nu a fost rănit) și îmi pare că a zis: „Nemernicii ăștia de ruși puteau să ne doboare pe toți în flăcări numai pentru că am luptat împotriva lor în Est." Să știți că pe noi „Stukiștii" nu ne puteau suferi, fie din invidie că ei nu aveau astfel de avioane performante, fie că știau despre Grupul 3 Picaj „Stuka" care acționase zdrobitor împotriva lor în Kuban și Crimeea."[59]

De precizat că la 9 noiembrie 1944, prin Înaltul Decret Regal nr.10112, au fost avansați la gradul de locotenent aviator următorii sublocotenenții aviatori din Escadrila 74 Picaj „Stuka": Voloșniuc Ovidiu, Imbru Ioan, Boaru Cornel, Rânja Victor, Badea Ioan.[60] La fel, prin ordinul Statului Major al Aerului nr.710/1944 sarcinile de mobilizare ale Flotilei 3 Bombardament au fost desființate, rămânând sub activitatea de mobilizare doar: comanda Grupului 8 Asalt Picaj, Escadrila 41 Asalt, Escadrila 74 Picaj, Compania 6 cu două plutoane, Baza Flotilei 3 Bombardament.[61] De asemenea, prin ordinul Statului Major al Aerului nr.4403 din 27 noiembrie 1944, Flotila 3 Bombardament a fost contopită cu Flotila 1 Bombardament sub denumirea de Baza 1 Bombardament.[62] Pentru ca la 15 decembrie 1944, la Craiova, să se desfășoare un ceremonial zguduitor prin simplitatea sa, descris în

Registrul istoric al Flotilei 3 Bombardament astfel: „Astăzi la ora 8 întregul personal și trupa Flotilei asculta cu inima strânsă ordinul de desființarea Flotilei. O echipă, formată din toate gradele ierarhice (soldat, fruntaș, caporal, sergent etc. până la comandor inclusiv-n.n.), procedează la strângerea Drapelului și la husarea acestuia (care a fost predat ulterior spre păstrare Muzeului Militar Național-n.n.). Prin ordinul de zi nr.985 din 15 decembrie 1944 al Flotilei 3 Bombardament, se fixează nominal personalul care pleacă la Brașov, care rămâne la Baza 2 Bombardament și împărțirea pe eșaloane a celor ce urmează să plece la Baza 1 Bombardament."[63] Citām din acest ordin de zi: „Având în vedere ordinul Statului Major al Aerului. Secția 1 (Mobilizare) nr.740, secret, din 3.XII.1944, referitor la desființarea Flotilei 3 Bombardament, / ORDON, / Desființarea Flotilei și Baza 3 Bombardament pe data de 15 decembrie 1944. Până la lichidarea și vărsarea materialelor în cadrul Flotilei 1 Bombardament Brașov, de la 16.XII.a.c. Baza 1 Bombardament va lăsa la Craiova pentru lichidare un detașament, Detașamentul Craiova al Bazei 1 Bomb. (se nominalizează personalul acestui detașament-n.n.)"[64] Personalul vărsat la Flotila 1 Bombardament Brașov includea și pe cei aflați pe front din Grupul 8 Asalt Picaj, iar de la fostul Grup 3 Picaj „Stuka", între alții: locotenenții aviatori Andrei Tudor, Becheanu Victor, Dragomir C-tin (aflat în Germania la școala pentru avionul Fw.190), Pasăre Dumitru, Cercel Ovidiu, Ghiurițan Ioil ș.a.[65] Ordinul de zi amintit, era semnat de căpitan-comandorul aviator Săndulescu Dumitru, comandantul Flotilei 3 Bombardament Craiova. Finalul ordinului, oricâte speranțe se proiectau prin cuvinte, avea solemnitatea unui marș funebru: „Astfel, se încheie viața unei Flotile pentru mândria căreia mulți și-au sacrificat viața, mulți au sângerat și mulți au muncit din greu. Desființarea Flotilei noastră dragă ne va lăsa de-a pururi în sufletele noastre regretul. Vom purta veșnic în inimile noastre speranțele reînvierii și înmulțirii Aripilor românești. Vom avea de-a pururi dârzenia sufletului românesc și, în7crezători în destinele Neamului, vom aștepta mândri clipa onoarei:"[66] Din păcate, clipa renașterii Flotilei 3 Bombardament nu a mai venit niciodată. În temeiul deciziilor Comisiei Aliate de Control (partea sovietică) și a clauzelor Tratatului de Pace de la Paris, semnat la 10 februarie 1947, România nu mai trebuia să fie niciodată o mare putere aeriană, cum fusese în preajma și în timpul celul de-al doilea război mondial! *Debemur morti nos nostraque* (Suntem sortiți morții noi și ale noastre).

Cei de pe aerodromul Turkeve au aflat destul de târziu despre desființarea Flotilei 3 Bombardament de la Craiova, fiind preocupați de mutarea unităților Corpului 1 Aerian Român, începând cu dimineața zilei de 20 decembrie 1944, de pe aerodromul Turkeve pe aerodromul Miskolc, la nord, pe axul central al direcției loviturii principale Miskolc-Lucenec-Zvolen-Trencin-Olomoc-Praga, în conformitate cu ordinul special nr. 3985 din 18 decembrie 1944.[67] Personalul care a ajuns în cursul zilei ordonate la Miskolc a fost cartiruit în oraș, iar trupa în cazarmă, lângă aerodrom. De pe aerodromul Miskolc acțiunile de luptă ale Escadrilei 74 Picaj „Stuka" au fost deosebit de intense pe toată perioada 20-25 decembrie 1944. S-au bombardat gările Flakovo, Lucenec și Poltár, importante noduri de cale ferată pe teritoriul Slovaciei de astăzi, în sprijinul Armatei 27-a sovietică (comandant: general de corp de armată Trofimenco), care a adresat o scrisoare de mulțumire în acest sens.[68] Număr de misiuni de război zilnice, conduse de locotenentul Mircea T. Bădulescu: 2-la 21 decembrie; 3-la 22 decembrie; 3-la 23 decembrie; 3-la 24 decembrie. Fiecare misiune cu durata de peste o oră, cu avionul Ju.87 nr.2 și mitralior de bord submaistrul Motârță Dumitru.[69] Sub data de 24 decembrie 1944, la capitolul *4.Diverse*, în *Jurnalul de operații* al Grupului 8 Asalt Picaj aflăm următoarea însemnare: „Personalul Grupului a continuat lucrul la aerodrom până la orele 15.30. În oraș se continua cu instalarea birourilor Grupului și a popotei. În seara zilei, după ce s-a luat masa la popotă, corul Grupului 8 Asalt Picaj au plecat cu Moș Ajunul la Corpul Aerian Român (instalat în altă clădire din Miskolc-n.n.), unde au făcut urările de Sf. Sărbători d-lui general Comandant al Corpului Aerian (Emanoil M. Ionescu)."[70] Pentru ca sub data de 25 decembrie 1944 (nașterea Mântuitorului Iisus Hristos-Crăciunul) să alfăm însemnarea: „În dimineața zilei sosește la aerodrom dl. general comandant al Corpului Aerian care asistă la declanșarea misiunilor Grupului 8 Asalt Picaj (3 avioane de asalt Hs.129, însoțite de 6 avioane de vânătoare Me.109 au bombardat cu rezultate bune șoseaua și calea ferată nord Rima-Szombot-n.n.). La ora 15.00 sosoște dl. general Ramiro Enescu, șeful Statului Major al Aerului, care împreună cu dl.general comandant al Corpului Aerian inspectează Grupul 8 Asalt Picaj. Seara comandantul Grupului a fost invitat la masa comună ce a avut loc la Corpul Aerian. În sala cu mese a trupei, de la aerodrom, s-a organizat un pom (brad) de Crăciun, unde seara s-a dat o masă comună la care a luat parte și personalul din Grup. Cu această ocazie locotenentul aviator Munteanu

Lazăr și locotenentul aviator Bădulescu Mircea, comandanții Escadrilelor 41 și 74, au vorbit ostașilor, după care s-au împărțit tuturor daruri de pe pomul de Crăciun."[71] Potrivit aceleeași surse, în seara zilei de 26 decembrie 1944 generalul Romiro Enescu, însoțit de generalul Emanoil M. Ionescu a sosit la Grupul 8 Asalt, unde au luat masa împreună la popota Grupului. „S-au petrecut câteva ore amical și într-o atmosferă foarte plăcută."[72] Își vor fi amintit cumva de Crăciunul sărbătorit pe frontul de Est? La 26 decembrie 1943 Grupul 3 Picaj „Stuka" se afla la Karankut (Crimeea). Ploua. Se auzeau tunurile la Perekop. A doua zi s-au executat misiunile de luptă nr. 244 și 245.[73] Parcă trecuseră ani, nu un singur an...

3. O misiune de sacrificiu

Istoriografia română postbelică a dezvoltat, cu precădere din anul 1966 când au apărut lucrările deja amintite: *România în războiul antihitlerist (23 august 1944-9 mai 1945)* și *Aripi românești. Contribuții la istoricul aeronauticii*, problematica cooperării militare româno-sovietică, unde bombardarea podurilor de peste Dunăre de la Budapesta din 13 ianuarie 1945 a fost etalată ca exemplu „de vârf" pentru domeniul acțiunilor militare aeriene. Mai mult, pornind de la materialele propagandiste din epocă, acest exemplu a fost permanent licitat cu titlul *O misiune de onoare* și s-a șarjat copios pe ideea că sovieticii, încredințând (a se citi: ordonând) aviatorilor români respectiva misiune, le-a făcut acestora... o mare onoare! Când, de fapt, împrejurarea include cel puțin două aspecte contrare acestei imagini indusă prin diverse mijloace propagandiste: a) misiunea de bombardament din 13 ianuarie 1945 asupra podurilor de peste Dunăre de la Budapesta a fost, după cum se va arăta, una de sacrificiu, și numai iscusința piloților români și experiența de excepțional conducător de formație în zbor a locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu a salvat de la moarte sigură șapte echipaje de bombardament în picaj trimise în misiune; b) perfidia ancestrală a sovieticilor (în fond, a slavilor ruși!) de a scoate castanele din foc cu mâna altora... S-ar mai putea adăuga -dar acest fapt este în plan strict militar- neputința aliaților de a rezolva ei această acțiune militară -deși au încercat în repetate rânduri-, lipsindu-le mijloacele de luptă necesare, adică avioanele de bombardament în picaj *Junkers Ju.87*.

Fără a dezvolta un discurs polemic, vom arăta cel puțin alte două exemple, care atestă „maniera" practicată de sovietici în relațiile cu aliații vremelnici, ambele din anul 1944. Cu flancul sudic al frontului germano-sovietic staționat de la sfârșitul lunii martie 1944 pe aliniamentul Carpaților Orientali-Pașcani-Iași-Chișinău, începând de la 4 aprilie 1944 și până la 20 august 1944, deci timp de cinci luni de zile, aviația de bombardament strategic americană și britanică, având bazele în sudul Italiei, în zona Foggia, a dezvoltat masive bombardamente aeriene de zi (americane) și de noapte (britanice) asupra întregului teritoriu al României, cu precădere în zona Valea Prahovei-Ploiești. cu scopul distrugerii insatlațiilor petroliere din această zonă. Numai că, de la început, bombardamentele aeriene strategice anglo-americane au avut un pronunțat caracter terorist, atacând obiectivele nemilitare și populația civilă din zonele Ploiești și București. Scopul terorist al acestor bombardamente aeriene strategice a fost declarat în manifestele aruncate din avion-și realizat, în final, la 23 august 1944-, acela de *a scoate România din războiul dus împreună cu forțele Axei și a o alătura Națiunilor Unite*, unde dominau Statele Unite ale Americii, Uniunea Sovietică, Marea Britanie. În total, asupra teritoriului României s-au dezvoltat, în perioada amintită, circa 40 mari raiduri aeriene, cu peste 80 de atacuri distructive de mare amploare, inclusiv asupra populației civile și a mai multor obiective nemilitare.[74] Ca urmare, pe drept cuvânt, comentatorul permanent al hebdomadarului „Curentul Familiei", Gheorghe Mocanu, la 29 aprilie 1944, preciza: „Ar fi vorba deci, de o împărțire a rolurilor, în care anglo-americanii au fost scutiți cu desăvârșire de constituirea unui front în înțelesul adevărat al cuvântului, sarcină pe care au luat-o în mod integral rușii, primilor revenindu-le numai activitatea navală, aeriană și efortul economic pentru satisfacerea cerințelor războiului (...) Contribuția aeriană a Marii Britanii și a Americii împotriva Germaniei constă, în principal, în activitatea aviației independente (strategice-n.n.) contra obiectivelor îndepărtate din spatele frontului. Cum la acest capitol, aviația rusă este neglijabilă (a dezvoltat doar categoriile de aviație în sprijinul acțiunilor militare ale trupelor terestre-n.n.), anglo-americanii și-au luat tragica sarcină de a „dezorganiza spatele", de a secătui viața materială și morală a interiorului, terorizând factorii de viață economică, industrială și civică. Desigur această acțiune este de proporții uriașe, dar aceeași dimensiune se aplică pentru tragedia pe care ea o pricinuiește nu numai printre neluptători dar chiar și asupra instituțiilor destinate în mod special păcii, libertății și democrației (...) Fiindcă nu pot sau fiindcă nu vor, rușii nu fac așa ceva! Ne întrebăm de când democrațiile anglo-saxone

au adoptat formula: „pentru un vinovat să piară o mie de nevinovați”, când noi știm că formula umanitară democratică era cealaltă: „decât să piară un nevinovat mai bine să piară o mie de vinovați”? Considerăm că rușii au fost foarte abili în ceea ce privește latura morală a chestiunii, când au consimțit să se rezerve anglo-americanilor acest rol tragic și poate mai costisitor decât milioanele de vieți ostășești care albesc câmpurile de bătălie din răsărit.”[75]

Orice alt comentariu prisosește. La fel, rușii au procedat și cu românii (noii lor aliați de la 23 august 1944) la Oarba de Mureș, în septembrie 1944, obligându-i să forțeze Mureșul (contrar soluțiilor propuse de comandamentul român) în condiții total neprielnice (sub raportul acțiunilor militare ofensive în contactul cu inamicul). Rezultatul: una din marile tragedii ale Armatei Române: circa 7000-10.000 militari-ofițeri, subofițeri, trupă-morți (practic măcelăriți) sub dealul Sângeorgiu, fortificat și puternic apărat de trupele germane.[76]

Nu ne propunem o juxtapunere a tuturor textelor scrise de la, cum s-a precizat, 1966 la 1989 pe tema cooperării militare româno-sovietice pe frontul de Vest, cu acțiunea militară „de vârf” (în domeniul aerian) din data de 13 ianuarie 1945-, cititorul va reuși singur să le compare, dacă va avea răgazul și preocuparea să le parcurgă, decantând între realitatea faptelor și unele exagerări impuse fie din necunoașterea documentelor, fie din împrejurarea că nu „dădeau bine” cu spiritul pro-moscovit al timpului...

Bombardarea podurilor de peste Dunăre la Budapesta în data de 13 ianuarie 1945 a fost, în adevăr, o misiune deosebită. Mai întâi, deosebită ca importanță în contextul general al războiului-cucerirea Capitalei ungare, evident de către trupele sovietice. Deosebită, apoi, sub raport strict militar, număr de avioane, cantitatea de bombe, calcule de zbor etc. Ca urmare, această misiune s-a gândit și s-a pregătit din timp, altfel decât o misiune obișnuită mai ales că bombardarea podurilor de la Budapesta se afla excentric axului principal al acțiunilor aeriene de bază la acea dată. Să încercăm, pe baza documentelor din arhive îndeosebi, o evaluare, în cele ce urmează. De precizat, contextul general al războiului. La acea dată, Armata 40 Sovietică și Armata 4 Română se aflau angajate deja în acțiunile militare pe teritoriul Slovaciei de astăzi. Dar Budapesta, deși încercuită, nu era cucerită, trupele germano-ungare prestau o rezistență înverșunată, încă de la sfârșitul lunii decembrie 1944. Podurile de peste Dunăre, îndeosebi podul dublu nr.3, numit *Erzébet hid* (Podul Elisabeta), asigurau o bună

comunicație între partea vestică a orașului, Buda, și partea estică a acestuia, Pesta. Corpul 7 Armată român (comandant: generalul Nicolae Șova) acționa pe direcția loviturii principale Dobrețin-Budapesta, pătrunzând în oraș, flancat de trupele sovietice, până la câțiva kilometri de Dunăre și Palatul Parlamentului (aflat pe malul stâng al fluviului, cam la jumătatea distanței între podul nr.1-Podul Margareta și podul nr.2-Podul cu Lanțuri). La 13 ianuarie 1945, în urma unor lupte grele în interiorul orașului, trupele române ale Corpului 7 Armată se aflau la trei kilometri de Dunăre. Comandamentul sovietic, în subordinea căruia se aflau, sub raport operativ, trupele române a considerat că centrele de rezistență din interiorul Budapestei (unul pe dealul Gellert, în Buda, și altul pe malul stâng al Dunării, în Pesta) ar primi o lovitură decisivă dacă podurile nr.2 și nr.3 de la sud insula Margareta ar fi interzise, adică lovite „în plin” cu bombe de mare calibru. Cine să facă aceasă acțiune militară? Numai aviatorii români, cei de la bombardamentul în picaj, întrucât operațiunea necesita o mare prcizie, iar obiectivul era puternic apărat antiaerian. „Fiindcă nu pot, sau fiindcă nu vor, rușii nu fac așa ceva!”... Mărturia comandantului Corpului 1 Aerian Român, generalul comandant aviator Emanoil M. Ionescu, inclusă în *Jurnalul de operații* al Corpului Aerian, sub data de 15 ianuarie 1945, este cât se poate de edificatoare în acest sens, astfel: „Comandantul Corpului Aerian a înaintat un raport către Domnul Șef de Stat Major al Aerului (general aviator Romiro Enescu-n.n.) prin care a arătat modul executării și pregătirii bombardamentului celor două poduri peste Dunăre din Budapesta, de la insula Margareta (podurile nr.2 și nr.3 la sud insula Margareta-n.n.), după cum urmează:

În ziua de 11.I.1945 am fost chemat foarte urgent la Comand(amentul) Armatei 5-a Aeriană (sovietică-n.n.). La orele 13.00 m-am prezentat D-lui general de divizie Selesniov (șeful Statului Major al Forțelor Aeriene sovietice în subordinea Frontului 2 Ucrainean-n.n.), însoțit de Șeful de Stat Major (căpitan-comandor aviator Zaharescu Alex.-n.n.) și șeful Biroului 2 (locot.-comandor aviator Munteanu ca translator-n.n.), *unde am primit ordin a bombarda cele două poduri peste Dunăre*. S-a fixat astfel:

1. Podul de la nord va fi atacat cu 5 avioane Ju.88;
2. Podul de la sud va fi atacat cu 6 avioane Ju.87;
3. Bombe cu întârziere-cel mai mare calibru de care dispunem;
4. Protecția va fi asigurată prin 8 avioane de vânătoare sovietice, care urmau să se deplaseze pe terenul Miskolc și să însoțească chiar de la plecare avioanele noastre;

5. Misiunea va fi declanșată funcție de condițiile meteo în regiunea Budapesta, plafon pentru picaj minim 2000 m.

În cursul convorbirilor a reieșit că toate încercările aviațiilor aliate (americană, engleză și rusă) nu a reușit să interzică aceste poduri, Comandamentul Aliat acordând o importanță capitală acestei misiuni. Am dedus că în zonă se află un Mareșal sovietic venit de la Moscova în scopul de a vedea la fața locului mersul operațiunilor.

Am primit linia frontului în interiorul orașului, informații asupra A.c.A.-ului și vânătoarei inamice, precum și hărți la scară mare cu situația obiectivelor. La terminarea discuțiilor domnul General Selesniov a declarat textual: „Cine lovește podul devine erou al Uniunii Sovietice". S-a exprimat, de asemenea, că, recunoscând succesele în operațiunile în sprijinul Armatei 27-a a propus să se acorde Corpului Aerian (Român) numele de Lucenec după căderea localității.

Orașul Lucenec a fost ocupat în ziua de 14 ianuarie 1945.

La 12 ianuarie 1945 șeful Statului Major s-a deplasat la Gr(upul) 1 Bomb(ardament)-Oradea Mare, a dat misiunea, vorbind cu fiecare echipaj și a asistat la pregătirea misiunii. După aceea a aterizat la Debrecen (Debrețin-n.n.), de unde a luat pe comandantul de Escadrilă de Vânătoare rusă care avea misiunea de a proteja bombardamentul nostru.

Întrucât unitățile de vânătoare sovietice după executarea misiunii aterizau pe un teren de lângă Budapesta (din cauza razei lor de acțiune limitată-n.n.), am primit ordin de a apăra C.S. (centrul sensibil-n.n.) Debrețin. În acest scop s-au deplasat pe Debrețin 8 avioane I.A.R.81 din Grupul 2 Vânătoare chiar în cursul dimineții de 12 ianuarie a.c.

Din cauza timpului nefavorabil Escadrila (de vânătoare-n.n.) rusă nu a putut veni pe Miskolc în ziua de 12 ianuarie; a sosit în dimineața de 13 ianuarie și a accidentat 2 avioane la aterizare.

S-au produs întârzieri cu alimentarea avioanelor ruse (rămase în grija aliaților, deoarece noi nu aveam benzină de 100 octane), astfel că, deși timpul era senin complet, misiunea nu s-a declanșat decât la ora 15.00, decolând 7 avioane Ju.87 și 4 Ju.88 cu bombe de 250 kilograme. Protecția s-a făcut numai cu 5 avioane IAK deoarece un avion nu a putut porni.

Misiunea s-a executat în perfecte condițiuni. La înapoiere (spre Miskolc-n.n.) 2 avioane Ju.87 au aterizat în pană pe terenul Hatvan. Avionul de recunoaștere care a însoțit bombardamentul nu a putut

fotografia rezultatele din cauză că nu i-a funcționat trapa (la declanșarea obiectivului fotografic-n.n.). A repetat misiunea a doua zi obținând fotografia anexată.

Din declarațiile executanților rezultă:

-podul bombardat de Ju.87 a fost lovit de 4 bombe în plin (declarațiile echipajelor și a cpt. Constantinov, comandantul Escadrilei de Vânătoare rusă, care a picat (de la picaj-n.n.) până la înălțimea caselor împreună cu avioanele noastre (de bombardament în picaj-n.n.);

-podul bombardat de Ju.88 a fost lovit de 2 bombe în plin (declarațiile echipajelor și a avionului de recunoaștere).

Corpul Aerian (Român) consideră rezultatul atins ca foarte mulțumitor, iar modul cum s-a executat misiunea și modul cum s-au comportat echipajele drept foarte bun. Acestea denotă odată mai mult gradul ridicat de pregătire și instrucție, precum și elanul de care este animat personalul de la această categorie de aviație, bomabardamentul în picaj.

Am considearat ca o datorie să raportez Dvs. cele de mai sus, adăugând detalii ce nu aveau rost în raportul operativ-informativ (din 13 ianuarie 1945, ora 19.30, Miskolc-n.n.)."[77]

Este lesne de sesizat exactitatea descrierii acțiunii de bombardament, cu licitarea îndeosebi a aviației de bombardament în picaj. Prin Ordinul de zi nr.8 din 20 ianuarie 1945 pe Corpul Aerian Român au fost citate și nominalizate cele 7 echipaje de la bombardamentul în picaj,[78] iar prin Ordinul de zi nr.15 din 26 februarie 1945 pe Corpul Aerian Român au fost citate cele patru echipaje de la bombardamentul greu.[79] În total 14 oameni cu 7 avioane Ju.87 și 16 oameni cu 4 avioane Ju.88, astfel:

Echipajele Escadrilei 74 Picaj

Locot.av.	**Bădulescu Mircea**	**pilot**
Serg. maj.	Nichitiuc Vasile	mitralior
Locot. av.	Voloșniuc Ovidiu	pilot
Sergent	Braboveanu C-tin	mitralior
Locot. av.	Badea C. Ioan	pilot
Sergent	Perjescu C-tin	mitralior
Adj. av.	Popa Traian	pilot
Serg. maj.	Plugaru Gheorghe	mitralior
Adj. stag. av.	Chiriloaie Toma	pilot
Sergent	Popescu Gh. C-tin	mitralior

Adj. stag. av.	Săndulescu C-tin	pilot
Sergent	Dumitrescu Aurel	mitralior
Locot. av.	Rânja Victor	pilot
Sergent	Verdeș Pavel	mitralior

Echipajele Escadrilei Ju.88

- Locot.	Georgescu Gh.	observator
Adj. șef av.	Teodosiu C-tin	pilot
Serg. maj.	Țone Dumitru	R.T.F.F. bord
Serg.	Lemnaru M.	mitralior
- Căpitan	Moldoveanu P.	observator
Adj. maj. av.	Mihăescu M.	pilot
Maistru cl.3-a	Cercel I.	R.T.F.F. bord
Sergent	Abrudan M.	mitralior
- Căpitan	Balasache V.	observator
Adj. maj. av.	Marinescu Gh.	pilot
Maistru cl.3-a	Pop Alexandru	R.T.F.F. bord
Sergent	Angelescu Gr.	mitralior
- Sublocot.	Andronescu F.	observator
Adj. stag. av.	Nichitescu C.	pilot
Sergent	Gârlea V.	R.T.F.F. bord
Sergent	Grigore N.	mitralior

Un participant la bombardarea podului dublu nr.3 (Podul Elisabeta) de la Budapesta, fostul adjutant stagiar aviator Săndulescu Constantin relata, între altele: „La ora 14.45 s-a dat ordinul de pornire a motoarelor (pe aerodromul Miskolc-n.n.). De față se găsea și comandantul C.A.R. (Corpului Aerian Român-n.n.), generalul Emanoil Ionescu; părea îngrijorat, căci știa cât de grea este misiunea echipajelor aflate pe punctul de plecare. Se gândea desigur la soarta oamenilor în confruntarea cu riscurile ce le așteptau. El a trecut de la avion la avion, încurajând și îndemnând echipajele. Nu știa câți din aceștia se vor înapoia și de aceea părea neliniștit (...) Urcam continuu pe drumul către obiectiv, angajându-ne de-a lungul pantelor Munților Matra; în dreapta se zărea bine vârful Kékes (1015 m-n.n.), acoperit cu zăpadă. La 80 km sud-vest de Miskolc, de la cei 2500 m altitudine la care ne aflam, a început să se zărească Budapesta, învăluită în fum (luptele în oraș atinseseră apogeul); Corpul 7 Armată român se găsea în acea zi de 13 ianuarie 1945 pe aliniamentul cimitirul Kerepes-Gara de Est, la

circa 3 km de Dunăre (...) Urcând mereu până la 4000 m înălțime, de la care urma să începem picajul, am ajuns la extremitatea de sud a Pestei. Deasupra orașului arzând mocnit, fulgerat de proiectile pe toate direcțiile, am înaintat protejați de aproape de cele patru avioane de vânătoare (sovietice-n.n.). Bateriile artileriei antiaeriene inamice tatonau înălțimea noastră de zbor. Traversând bucla făcută de Dunăre în interiorul orașul, am zărit cele cinci poduri, subțiri ca niște fire de ață, între Buda și Pesta. Înaintam cu soarele din spate și la comanda (prin radio-n.n.) locotenentului Bădulescu, ne-am eșalonat pentru picaj. Cerul părea negru de exploziile preoiectilelor artileriei antiaeriene de calibru mare. Pe geamul vizorului se vedeau străzile largi care duceau spre malurile Dunării (probabil actualele bulevarde Kossuth, Rákóczi, Andrássy-n.n.). Formația a virat ușor spre stânga până deasupra țintei, când s-a început picajul. În urma locotenentului Bădulescu venea locotenentul Ion Badea, după el locotenentul Ovidiu Voloșniuc, apoi eu. Avionul meu trepida din toate încheieturile și ținta se apropia de mine cu peste 600 km/oră. Podul creștea mereu în vizor. O fracțiune de secundă am avut timp să privesc spre Voloșniuc (care probabil redresa-n.n.); podul era acum la mai puțin de 1000 m sub mine și altimetrul indica deja înălțimea la care trebuia să redresez. Cu mare efort am făcut ultima corecție ca ținta să fie bine prinsă în vizor, am apăsat butonul și bomba de 500 kg (sic!) eliberată, s-a năpustit către țintă. Nu am avut timp să mai văd explozia în urma mea și nici amplasamentele artileriei antiaeriene inamice. Am ieșit din picaj atât de jos încât aveam impresia că intru în clădirile din față (la fel au ieșit și ceilalți, după locotenentul Bădulescu, pe axul bulevardelor Kossuth și Rákóczi, ca unica modalitate de a nu fi sacrificați de tirul artileriei antiaeriene, care, aflați la mică înălțime, nu-i mai putea urmări-n.n.). După ce ne-am strecurat printre coșurile unei fabrici, am ieșit din Budapesta în zbor razant (spre aerodromul Miskolc-n.n.)"[80] În continuarea consemnărilor sale, fostul adjutant Săndulescu C-tin preciza: „Pe drumul de înapoiere, avionul lui Traian Popa pierdea treptat din înălțime și degajând, s-a îndreptat spre sud. După aterizare (pe aerodromul Miskolc-n.n.) am aflat că o conductă din sistemul de răcire a motorului, fiind perforată de un proiectil, a pierdut încet lichidul și pilotul s-a dus să aterizeze pe un aerodrom din apropiere (Hatvan-n.n.). La puțin timp a aterizat și locotenentul Victor Rânja, care se dusese singur să bombardeze Podul Arpád, în amonte de insula Margareta, pod lovit anterior, dar refăcut pe pontoane de inamic. După executarea misiunii, recunoaște-

rea nostră a raportat că patru bombe au căzut în plin pe podul principal (Podul Elisabeta-n.n.), rezultat confirmat de comandantul patrulei ruse de vânătoare (căpitanul Constantinov-n.n.), care a picat până la înălțimea caselor, împreună cu avioanele noastre; podul de pontoane a fost lovit și el de locotenentul Victor Rânja."[81] Pe drept cuvânt, același fost adjutant aviator Săndulescu C-tin clama: „Aviatorul trece prim momente extrem de grele, numai de el știute, în timpul misiunilor ce le are de îndeplinit în luptă. Acolo sus, între cer și pământ, el singur răspunde pentru toate, nimeni nu-l mai îndrumează. Lui i se cere să se orienteze fără greșeală, să fie stăpân pe tehnica pilotării avionului până în a se confrunta cu el, să se stăpânească pe sine și pe situația ce i se încredințează; toate acestea îmbrăcate în haina celui mai fierbinte patriotism. Dar ce forță morală, ce nervi de oțel trebuie să aibă un luptător aerian și câtă pregătire trebuie să parcurgă pentru a ajunge aici!"[82]

Marele merit al locotenentului Mircea T. Bădulescu a fost acela că, pe baza unei minuțioase pregătiri a misiunii din 13 ianuarie 1945 nu a pierdut nici un om în luptă, cele șapte echipaje, strecurându-se cu iscusință prin pânza de foc a artileriei antiaeriene inamice, au revenit la bază, pe aerodromul Miskolc cu toate avioanele, mai puțin cele două aterizate temporar pe aerodromul Hatvan. În lucrările memorialistice îndeosebi, pe această temă, s-a licitat mult ideea voluntariatului în executarea misiunii din 13 ianuarie 1945, fără precizările aferente, destinate cititorului de astăzi, care ar putea să înțeleagă totul ca un joc sau o goană după recompense... Repetăm cele precizate și cu un alt prilej: în misiunile de luptă curente, o plecare în misiune se executa prin planificarea prealabilă, adică la ordin; în misiunile cu un mare factor de risc, erau solicitați voluntari; cu aceștia se pregătea misiunea, se întocmea planificarea (ordinul) misiunii.

Desigur, astfel s-a procedat și pentru misiunea de sacrificiu din 13 ianuarie 1945. Ioan Cherecheș, care, ca ziarist militar, l-a intervievat, în 1965, pe căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu scrie în lucrarea sa *În cautarea eroilor:* „(Vorbește către camarazii săi locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu-n.n.). Misiunea ce mi s-a încredințat este distrugerea podului peste Dunăre. Obiectivul este strașnic apărat. Toate încercările de până acum de-a fi bombardat au eșuat. Înainte de a trece la amănunte, doresc să vă spun deschis: misiunea de mâine este grea și..., de ce nu m-aș exprima mai clar, este o misiune de sacrificiu. Trebuie să alcătuim o formație de șapte avioane pe care o voi

conduce eu. De aceea nu ordon nimănui să se pregătească pentru decolare. Cine se oferă acela va pleca. Locotenentul Bădulescu tăcu. Domol, meticulos, își aprinse o țigară. În momentele acelea nimeni nu clipea. Gândurile, planurile, amintirile, rațiunea, conștiința, spiritul de conservare, curajul, teama și nădejdea chinuiau creierul cu o singură întrebare: „Plec, ori nu?" Furtuna mută din sufletele oamenilor adunați în bordeiul din pământul Miskolcului a durat doar câteva clipe. Piloții au prins să se miște, să-și caute țigările. -Dacă așa stau lucrurile și e vorba de a dovedi de ce suntem în stare noi, românii, eu mi-am făcut socotelile. Merg, vorbi primul adjutantul Traian Popa."[83]

Ce spunea reporterul (anonim) al publicației „Sburătorii României", numărul dublu din februarie-martie 1945 despre acest eveniment? Titlul, specific: *O misiune de onoare. Un pod a fost condamnat*. Spiritul triumfalist (oarecum justificat la publicațiile de război: demonizarea adversarului/dușmanului, supralicitarea luptătorilor în scopul stimulării acestora etc.) abundă în cele câteva coloane de reportaj ale revistei, unde se află și fotografia locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu, cu o șapcă de postav (germană) pe creștet, oarecum îngândurat și îmbrăcat în cojocelul cu guler din blană, lângă avionul Ju.87 nr.2 cu care a îndeplinit misiunea, cifra 2 distingându-se clar, mare, pe ampenajul vertical al avionului.[84] Cu totul meritoriu este portretul comandantului escadrilei în picaj făcut de către anonimul reporter: „Locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu este un om deosebit, pe care, unde îl întâlnești, te ferești să i te strecori pe dedesuptul gândurilor sale și te sfiești să i le tulburi, într-atât și le ascultă de atent. De aceea plecările sale în misiune sunt mai puțin decorative, dar au o solemnitate aparte, solemnitatea tăcerii în care se risipesc echipajele la avioane, fără discurs, fără alt stimulent decât privirile lui blânde și bărbătești în care-și cuprinde oamenii."[85]

Câteva mostre de exagerări, cuprinse în amintul reportaj: „Când ordinul (de bombardarea podurilor de la Budapesta-n.n.) a fost transmis Escadrilei locotenentului Bădulescu Mircea momentul acesta a atins culmi de sublim ostășesc. „Rușii ne-au făcut onoarea de a ne încredința nouă această misiune care însemna totodată și una din cele mai grele probleme de rezolvat", mărturisește însuși comandantul escadrilei (ceea ce este îndoielnic că locotenentul Mircea Bădulescu s-ar fi exprimat cu aceste cuvinte, mai ales cu acea perfidă sintagmă «ne-au făcut onoarea»-n.n.), un zburător tare și un caracter de elită (ceea ce era perfect adevărat-n.n.)."[86] „Când comandantul rus (căpi-

tanul Constantinov-n.n.) i-a asigurat că vânătorii săi vor ști să-i apere dacă s-ar ivi nevoia și-au strâns mâinile voinicește piloții ruși cu piloții noștri, misiunea deja începuse să ia aspectul calm al unei plimbări aeriene pe cerul Budapestei."[87] Plimbare?! Ha-ha-ha...Mai apropiate de adevăr sunt următoarele cuvinte, puse în gura locotenentului Mircea T. Bădulescu: „Știam cât de importantă este distrugerea podului destinat nouă (Podul Elisabeta-n.n.) și simțeam cu toții greutatea răspunderii ce o purtam pe umeri, dar aveam încredere în echipajele cu care trebuia să execut ordinul."[88] Sau despre aviatorii ruși, care au făcut protecția cu aviația de vânătoare: „S-au comportat admirabil, ca niște camarazi de luptă. La obiectiv au rămas o parte, sus, făcându-ne protecția deasupra, iar ceilalți ne-au însoțit în picaj, până la pământ, făcându-ne completă apărare. În felul acesta eram feriți de orice atac aerian."[89] Și încă: „Victoria aceasta (bombardarea Podului Elisabeta-n.n.) este a noastră a Escadrilei. Sunt mulțumit de băieții mei, care s-au comportat așa cum mă așteptam."[90] Sublim gest de a clama efortul colectiv al echipajelor! Un Bădulescu autentic...

În *Carnetul de zbor*, locotenentul Bădulescu T. Mircea a consemnat: „*Data*: 13 Ian.1945; *Avion nr.*: Ju.87, 2; *Motor*: Ju.211; *Misiunea*: Bomb. podul principal / Buda-Pesta; *Ore pilot:* 1,45; *Aterisaj:* 1; *Înălțime* (în m): 3000; *Observațiuni* (mitralior-n.n.): Serg. maj. Nichitiuc V."[91] Era aceasta a treia misiune pe anul 1945. Prima fusese în data de 2 ianuarie 1945, la bombardarea în zona localității Tamas. A doua misiune de război, în 3 ianuarie 1945 când a bombardat un tren sud Lovinobana (Slovacia). Pentru ca la 14 ianuarie 1945 să execute o misiune de război din nou în zona gării Lovinobana. Ulterior, în 21, 22, 25, 29 și 30 ianuarie 1945, misiuni de război cu decolarea de pe aerodromul Miskolc pentru bombardarea mai multor gări de cale ferată în zona Lucenec-Zvolen.[92]

Sub data de 13 ianuarie 1945, în *Jurnalul de operații* al Grupului 8 Aslat Picaj-capitolul *1.Activitatea operativă și rezultate obținute*, întâlnim următoare consemnare: „*Zona* Tamas, Budapesta. *Obiective*: Podul nr.3 Budapesta și pozițiile de artilerie. *Rezultate*: S-a atacat cu avioane asalt (Hs.129-n.n.) pozițiile de artilerie din zona Tamas și circulația pe comunicațiile de la Tamas-Lovinobana, cu rezultate bune. S-a bombardat în picaj podul peste Dunăre la Budapesta. *Reacție inamică*: A.c.A. foarte puternic, greu (artileria aniaeriană de calibru mare-n.n.) a tras intens. *Informațiuni*: S-a observat explozii puternice în zona Tamas. S-a observat efectul bombardamentului la podul de

peste Dunăre la Budapesta. Podul lovit în plin. *Protecție amică*: 6 avioane IAK au făcut protecția formației de Ju.87 foarte bine, până la obiectiv și retur. 4 avioane Me.109G au făcut protecția avioanelor de asalt, bine. *Avioane ieșite în misiune*: avioane Hs.129=10; avioane Ju.87=7. *Muniție consumată*: bombe=5600 kg. *Avioane disponibile pentru ziua de 14 ianuarie 1945*; avioane Hs.129=4; avioane Ju.87= 7."[93] La capitolul *4.Diverse*, sub aceeași dată, aflăm următoarea consemnare: „Din cauza terenului (Miskolc-n.n.) înghețat nu se pot executa decolări în bune condițiuni, deoarece gheața de pe teren, lovind în flapsuri, le rupe, împiedicând buna decolare."[94]

Perfidia sovieticilor a atins cote incredibile după data de 13 ianuarie 1945, când în după amiaza zilei au fost bombardate cele două importante poduri de peste Dunăre la Budapesta. Mai întâi, în seara zilei de 15 ianuarie 1945, cu două zile înainte de cucerirea completă a Pestei, Corpul 7 Armată român, care adusese o contribuție de seamă, chiar decisivă la zdrobirea grupării germano-maghiare din Capitala ungară, a fost scos din dispozitiv, la ordinul Comandamentului Aliat (Sovietic) și trimis pe frontul din Cehoslovacia. Luptele din interiorul Budapestei au continuat la est de Dunăre până la 17 ianuarie 1945, iar la vest de fluviu, până la 13 februarie 1945, când s-a încheiat cucerirea Budapestei de către trupele sovietice. La 20 ianuarie 1945 guvernul provizoriu maghiar a semnat convenția de armistițiu cu Națiunile Unite (U.R.S.S., Marea Britanie, S.U.A.). Orientarea politicii guvernului provizoriu avea la bază programul propus de Partidul Comunist Ungar, care, în mod practic, a aservit țara sovieticilor. Aproape cu cinism, istoricii sovietici în masiva lucrare *Istoria Marelui Război pentru Apărarea Uniunii Sovietice, 1941-1945* (vol.4, p.407) clamau: „Este suficient să spunem că nici una din operațiile ofensive din anul 1944 n-a implicat atâtea lupte defensive crâncene, că nici o altă încercuire și lichidare a unei grupări dușmane n-au consumat atâta timp (ca cele din interiorul Ungariei și mai ales al Budapestei, spre deosebire de România unde totul a fost ca „servit pe tavă"-n.n.)."[95]

Spre a trece la situația concretă a aviatorilor români aflați pe aerodromul Miskolc, *Jurnalul de operații* al Corpului Aerian Român, consemnează sub data de 26 ianuarie 1945: „În după amiaza zilei a venit în inspecție la C.A.R. g(eneralul) Selesniov, Șeful de Stat Major al Armatei 5 Aeriană (sovietică), sosind la orele 13.45 cu mașina. De la P.C. al C.A.R. a mers împreună cu comandantul C.A.R. (generalul Emanoil Ionescu-n.n.) la aerodrom unde a inspectat unitățile trecând

în revistă personalul și trupa, cu care ocazie a stat de vorbă cu echipajele, iar după aceea a primit defilarea unităților. Seara a luat masa la popota P.C. C.A.R."[96] Pentru ca sub data de 28 ianuarie 1945 să aflăm următoare mărturie a generalului comandant aviator Emanoil Ionescu: „În ziua de 27 (corect: 26) ianuarie 1945 vizita g(eneralului) Selesniov la C.A.R. Am prezentat pe aerodrom unitățile C.A.R. aflate la Miskolc. După terminarea raportului, a trecut în revistă unitățile adunate în careu, stând de vorbă în special cu personalul navigant și interesându-se de activitatea de zbor a fiecăruia. A remarcat că majoritatea sunt tineri și *a întrebat unde sunt cei care au luptat în Rusia*. După inspecție a urmat o masă la popotă care s-a prelungit până mai târziu."[97] Relatarea pune în evidență mai multe aspecte ale întâlnirii, între care și aceasta deosebit de semnificativă: „Domnul g(eneral) Selesniov a ordonat, insistând că exercită calitatea de șef de Stat Major al domnului general Gorionov (comandantul Armatei 5-a Aeriană sovietică-n.n.), *ca imediat să pună în vedere personalului navigant că cine trece la inamic va avea ca primă consecință împușcarea membrilor familiei respective* (subl.n.)."[98] Ca urmare, totul devenea limpede ca bună ziua! Unu: „Unde sunt cei care au luptat în Rusia?" I-ar fi vrut exterminați sau deportați în Siberia?!...Doi: împușcarea tuturor membrilor familiei celui care va trece la inamic...Trei: „Cine lovește podul (Podul Elisabeta-n.n.) devine erou al Uniunii Sovietice!!..." Ce înseamnă asta?! Să vă iasă din cap așa ceva! Noi am eliberat Budapesta! De aceea v-am și însoțit cu aviația nostră de vânătoare, ca nu care cumva să vă treacă prin cap ideea că totul vă aparține! Să vă pară bine că ați scăpat cu viață. Și asta... datorită nouă!

Orice om cu judecată normală, în fața agresiunilor arătate, ar fi cugetat cu amărăciunea și ironia necesare. Generalul Selesvinov s-a dovedit a fi fost un exponent tipic pentru caracterizarea comportamentului noului aliat. În publicația amintită „Sburătorii României" se consemna spre finalul reportajului *O misiune de onoare* următoarele: „Iar vizita făcută de generalul-locotenent Selesvinov (corect: Selesniov), care a mulțumit personal piloților români pentru marea lor izbândă, *a consfințit* una din cele mai frumoase fapte de arme ale aviatorilor români."[99] Decât așa consfințire, mai bine lipsă! „Unde sunt cei care au luptat în Rusia?", „...împușcarea tuturor membrilor familiei respective"...Este greu de imaginat ceea ce a gândit fiecare dintre zburători la astfel de amenințări. Misiunea de sacrificiu se încheiase.Situația amenințărilor era abia la început. Războiul nu se terminase...

4. Căsătoria. Ultimele luni de război. Cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul" cu spade

Cum s-a mai arătat, la 14 ianuarie 1945 orașul Lucenec a fost ocupat, linia frontului deplasându-se spre nord-vest. În aceeași zi, un accident grav, în cadrul Grupului 8 Asalt Picaj. În *Jurnalul de operații* al Grupului s-a consemnat: „Avionul Hs.129 nr.105 pilotat de Adjutantul stagiar aviator rezervist Scripcaru Vasile, la înapoierea din misiune, aterizează lângă aerodrom (Miskolc-n.n.), întrucât era aglomerație mare la aterizare. Aterizarea o face în bune condițiuni cu trenul scos. După ce avionul a fost realimentat și încălzit, a decolat pentru a aduce pe aerodrom avionul. După ce avionul a părăsit terenul, ambele motoare s-au oprit, avionul intrând în pământ. Pilotul, în timp ce era transportat cu mașina spre spital, a încetat din viață."[100] Înmormântarea a avut loc în după amiaza zilei de marți 16 ianuarie 1945, orele 17.00 în cimitirul orașului Miskolc. „Pentru aceasta un grup de 30 ostași cu armele, personalul Grupului, precum și delegați personal de la celelalte unități de aviație au însoțit defunctul până la cimitir. Mormântul, apoi a fost predat pentru îngrijire corpului profesoral al liceului din localitate."[101]

În cursul zilei de 15 ianuarie 1945, la prânz, „întreg personalul și trupa Grupului au fost adunați la aerodrom (Miskolc-n.n.), unde dl. general comandant al Corpului Aerian (Emanoil Ionescu-n.n.) l-a prezentat pe dl. comandor aviator Burduloiu Traian, comandant al aviației de bombardament, după care d-sa a cerut ca să cunoască personalul Grupului."[102] Pentru ca, la 25 ianuarie 1945, *Jurnalul de operații* al Grupului 8 Asalt Picaj să consemenze: „A sosit în inspecție dl. general Selesniov, care a inspectat unitățile de aviație ale Corpului Aerian Român și personalul. Personalul și trupa (Grupului 8 Asalt Picaj-n.n.) au fost adunați la aerodrom (Miskolc-n.n) unde au fost inspectați la dl. general Selesniov."[103] O întrebare, acum: în ce calitate a (re)inspectat Grupul 8 Asalt Picaj? Răspunsul nu poate fi decât unul singur: aceea de *stăpân* peste toate forțele! În rest, nerușinarea specifică, ceea ce e cu totul altceva decât știuta trufie germană...

Cum timpul a fost mai puțin favorabil zborului, la sfârșitul lunii ianuarie 1945 activitățile la aerodrom s-au rezumat la întreținerea și pregătirea avioanelor ppentru zbor, controlul medical etc. Pentru ca la 1 februarie 1945, în baza ordinului special nr.4578 din acea dată, emis de Corpul 1 Aerian Român, toate unitățile au luat măsuri în vederea

deplasării lor, pe eșaloane, spre nord-vest, pe teritoriul Cehoslovaciei. Pentru Grupul 2 Vânătoare, Grupul 9 Vânătoare și Grupul 8 Asalt Picaj a fost repartizat aerodromul Lucenec. Deși data deplasării a fost fixată pentru 7 februarie 1945, începând cu ora 16.00, din cauza condițiilor meteo nefavorabile (ploaie, ceață, lapoviță), aceasta s-a realizat abia în dimineața zilei de 15 februarie 1945, cu desfășurarea acțiunilor de luptă în dimineața zilei următoare.[104]

Se mai aflau pe aerodromul Miskolc, când de la Cabinetul ministrului de Război, general de armată I. Negulescu s-a primit Ordinul de zi nr.9 din 9 februarie 1945 prin care a fost apreciată în termeni superlativi activitatea Corpului 1 Aerian Român.[105] Între altele, în acest ordin se preciza: „Întreaga Armată Română își arăta astăzi admirația și mândira față de sburătorii și tunarii Corpului Aerian care, cu mijloace modeste ce le stau la dispoziție au încheiat perioada de la 23 august 1944 la 1 ianuarie 1945 cu peste o mie de misiuni la inamic, 40 victorii aeriene, 40 care de luptă, precum și numeroase vehicule și materiale de război distruse."[106]

În adevăr, bilanțul era impresionant, mai ales în domeniul misiunilor de război, cele mai multe fiind recunoașteri din vedere (223), foto (66), meteo (70) sau supraveghere aeriană (83). Se adunau: 88 de misiuni de bombardament în picaj și atac la sol cu avioane Ju.87 „Stuka", 35 de bombardament greu, 32 de atac la sol (asalt) ș.a.m.d.[107] Totalul avioanelor ieșite în misiuni: 2644. Totalul orelor de zbor: 3.867. Pierderi proprii: 60 avioane, 70 personal (21 ofițeri, 31 subofițeri, 1 maistru, 17 trupă).[108]

De pe aerodromul Lucenec, atât în ziua de 16 februarie 1945, dar mai ales în ziua de 17 februarie 1945 s-a acționat, cu aviația de bombardament în picaj, deosebit de intens și eficient asupra gărilor Zvolen și Altsohl și a uzinei Brezava, precum și asupra mai multor trenuri cu blindate și coloane auto. Sub comanda locotenentului Bădulescu Mircea, la 17 februarie 1945 au fost efectuate două misiuni consecutive, cu un total de 16 avioane ieșite în misiune. Bombe lansate: 8830 kg.[109] A doua zi, miercuri 18 februarie 1945 locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu pleca în concediu de odihnă, timp de 30 de zile, în țară. Din ianuarie 1944 nu a avut concediu de odihnă, cum rezultă din unele documentele de arhivă.[110] S-a deplasat la Buzău cu trenul, presupunem pe traseul Lucenec-Miskolc-Debrețin-Oradea-Cluj-Brașov-Ploiești-Buzău. Cât va fi durat călătoria, nu știm. La ce va fi cugetat în acest timp, la fel, nu știm. Intra într-o altă lume...

La Gherăseni fetele l-au primit pe Mircea ca de obicei: vesele, zgomotoase, bucurându-se de „micile fleacuri" pe care le aducea de obicei-ba bomboane, ba ciocolată „nemțească de pe front", ba o floare și cel mai adesea o carte cu mici dedicații, datate și semnate fie Mircea, fie Gicu. Și de data aceasta fetele chicoteau fără reținere la „poantele" lui în cascadă și nu se mai săturau să îl asculte, bombardându-l cu întrebări despre toate celea de pe front. „Ce să vă mai spun -zicea Mircea, parcă ușor jenat că nu mai făcea glume, ci relata fapte adevărate-, acolo viața e destul de aspră, ne-am cam săturat de atâta război. Dacă nu ar fi, din când în când, concediile astea sau permisiile chiar că ne-am sălbătici în totul."[111] El avea 27 de ani, Polixenia (Paula) 20, Georgeta 18, Niculina 16, iar Tincuța, mezina, 15. Așadar o companie de fete vesele pe cinste! Și de data aceasta mama Chiriachița a pregătit în câteva clipe masa, i-a poftit pe toți în jurul acesteia, și în timp ce aducea mâncarea, cu bonomia-i caracteristică zise, să intre și ea în vorbă: „Ia mai lăsați băiatu-n pace că l-ați sufocat de tot. O fi flămând și voi îl tocați ca moara lui Bunescu. Mircea mamă, ți-am făcut mămăliguță cu brînză și smântână, cum își place ție, special pentru tine, ia și mănâncă."[112]

Doar Enache Dumitrescu, la 48 de ani ai săi, părea îngândurat. Și avea de ce. Simțea că vremurile sunt mai nesigure cum n-au fost vreodată. Nu se putu reține și chiar spuse: „Cu rușii în țară ne putem aștepta la orice. Va fi ca la ei: colhoz, toată lumea la cazan, teroare." Apoi spre sfârșitul mesei rosti calm: „Domnule Mircea, am înțeles de la Paula că vă placeți și ați vrea să vă luați împreună. Noi am pregătit toate cele de trebuință. Cu vremurile acestea nesigure ar cam trebui să vă grabiți. Am înțeles de la Paula că tocmai de asta ți-ai cerut concediu și ai aprobările necesare pentru căsătoria cu dotă. Să fie într-un ceas bun!"[113]

Pentru o clipă gândurile locotenentului aviator Mircea T. Bădulesu zburară la Lucenec, la camarazii săi de front, apoi, în clipa următoare, a văzut pista sticloasă, cu gheață, a terenului de la Miskolc când, în 13 ianuarie 1945, au decolat în formație pentru bombardarea podurilor de la Budapesta. Zise cu glas stins, parcă trezit din vis: „Da, tată, așa vom face."[114]

Ca urmare, în dimineața zilei de vineri, 2 martie 1945 se aflau la Tribunalul județului Buzău: Enache Dumitrescu, Polixenia Dumitrescu și locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu. Avocatul Remus Nestor a întocmit următorul *Act dotal*:

„Subsemnatul Enache Dumitrescu, din comuna Gherăseni, jud. Buzău declar că la trecerea în căsătorie a fiicei mele Polixenia Dumitrescu, cu aceleași domiciliu, cu d-l locotenent Mircea Bădulescu, din Buzău, strada Viitorului nr.29, îi constitui ca dotă următoarea avere:

1/. 25 hectare teren agricol, situat în comuna Grindu, județul Ialomița făcând parte din moșia de 100 hectare proprietatea mea și a soției mele Chiriachița Dumitrescu, și care moșie în întregul ei se învecinește cu Radu Caratase, Nicu Caratase, lotașii lui Sf. Gheorghe și lotașii din Grindu. Evaluez acest teren în întindere de douăzeci și cinci hectare la suma de lei două milioane.

Regimul adoptat este cel dotal.

Subsemnata Polixenia Dumitrescu, fiică înzestrată, declar că mulțumesc cu recunoștiință tatălui meu pentru dota ce-mi constituie prin acest act și pe care am luat-o în primire.

Subsemnatul locotenent Mircea Bădulescu, viitor soț, declar că am luat în primire dota ce se constituie viitoarei mele soții prin acest act, accept regimul dotal și sunt mulțumit de cuprinsul acestui act.

Făcut la Buzău, astăzi 2 martie 1945.

Înzestrător: E.P Dumitrescu

Înzestrată: P. Dumitrescu

Viitor soț: Lt. M. Bădulescu

Redactor-scriitor după cererea părților și martor p(entru) identitatea lor: Remus Nestor, avocat-Buzău."[115]

Actul dotal a fost autentificat cu proces verbal, sub nr.496 din 2 martie 1945 la Tribunalul județului Buzău.[116]

Cât privește nunta, aceasta s-a făcut cu tot dichisul, duminică 4 martie 1945, după tradiția locului, laică și creștină, cu masă din belșug și neamurile venite de peste tot, la fel mulți consăteni, la școala de la Gherăseni, cu soții Bunescu (proprietarul morii din Buzău) nași de cununie. De la Buzău au venit cu alai mare mai mulți camarazi aviatori de la Baza Flotilei 3 Informații, transportați în autobuze. Era vreme frumoasă și toată lumea a uitat pentru un timp că este război și că necazurile îi încearcă din toate părțile și în toate felurile.[117] N-a lipsit nici bârfa tradițională la astfel de împrejurări. Pe baza unor puține informații orale, o imaginăm în următorul dialog: „Alde Dumitrescu oricât s-a ținut el de gospodar, și-a măritat fata după un aviator, ofițer, fiul unui amărât de croitor din Buzău. Eu credeam că și-o mărită cu-n doctor ori c-un avocat! -Taci tu, n-ai văzut câte decorații îi atârna pe

piept. Lumea zice că este erou în război și că va ajunge om mare la armată."[118]

Realmente stingheri la masa aceea încărcată cu bunătăți și cu lumea zgomotoasă din jur, tinerii însurăței abia așteptau să se afle singuri și să-și vorbească îndelung. În adevăr, Mircea Bădulesu a îmbrăcat uniforma de ofițer aviator (ținuta de ceremonie cu eghileți și cămașa albă-după tradiția statornicită în anii dintre cele două războaie mondiale) cu floarea de mire la reverul stâng și pieptul încărcat cu decorații, așa cum îl arată și fotografia de nuntă. „Tataia (Enache Dumitrescu-n.n.) îl prețuia deosebit. Era un bărbat frumos și inteligent, cu vorba puțină dar bine gândită, vesel și pus pe șotii în diverse împrejurări. Mircea nu s-a plâns niciodată de originea modestă a părintelui său. În fond, când ne-am cunoscut, și mai ales când ne-am căsătorit, ne era un sărăntoc, era ofițer aviator, avea o leafă mare din care își putea întreține familia, iar prin decorarea cu Ordinul „Mihai Viteazul" a obținut o mulțime de facilități, inclusiv cinci hectare de pământ arabil. În condiții normale, cu 30 de hectare de pământ puteam să trăim boierește!"[119]

Locotenentul Mircea T. Bădulescu se mai afla încă la Gherăseni când a aflat de instalarea la București a guvernului Petru Groza. „Tataia a zis «E de rău!». El avea un simț al realităților istorice care întotdeauna m-a impresionat. Mircea s-a arătat indiferent, poate se gândea că peste câteva zile urma să plece iar pe front. Acolo pe front a aflat de năprasnica reformă agrară care l-a dărâmat de tot pe tataia. Era la sfârșitul lunii martie 1945, De aici au început și necazurile pentru noi."[120] „În ziua de 6 martie 1945 -citim în *Istoria aviației române*-, când în țara noastră masele populare conduse de Partidul Comunist Român au impus formarea primului guvern democratic din istoria patriei, aviatorii (aflați pe frontul din Cehoslovacia-n.n.) au cinstit acest eveniment executând 20 misiuni cu 73 ieșiri avion, lansând asupra inamicului 19 tone bombe."[121] Cât de stranie ne apare astăzi o astfel de dinadins politizare! Țăranul moșier Enache Dumitrescu, cu simțul său ancestral a judecat corect, spontan, evenimentele. După patruzeci de ani de la evenimente autorii volumului amintit nu s-au putut reține, din prea mare zel politic, să nu politizeze. Cât îi privește pe aviatori, acolo pe front, aceștia și-au făcut pur și simplu datoria, ca și în alte zile calendaristice...

Înapoiat la Lucenec, după cele treizeci de zile de concediu în țară, și cu verigheta pe degetul inelar de la mâna stângă, locotenentul avi-

ator Mircea T. Bădulescu, în conformitate cu „obiceiul casei", presupunem că a povestit, cu destule „poante" nunta sa, şi a arătat, la cerere, fotografia carte poştală cu el mire alături de mireasa sa, iar seara la popotă, va fi „dat de băut"... Cert este că la 29 martie 1945, cu avionul Ju.87 nr.6, mitralior submaistrul Capdemai Gh., a bombardat gara Raztocna, picând de la 3000 m, într-o misiune de peste o oră. Apoi, aproape zilnic, în luna aprilie 1945 a fost în misiuni de război: 2 în 1 aprilie, 4 în 2 aprilie, 2 în 3 aprilie ş.a.m.d.[122] De la 7 aprilie până la 29 aprilie a efectuat 19 misiuni de bombardament (din cele 32 pe luna aprilie 1945) numai pe avionul Ju.87 nr.19, care se dovedise un „cal nărăvaş" de toată isprava şi pe fuzelajul căruia scrisese cu cretă albă „Paula" (numele soţiei); va zbura cu el şi pe aerodromul Turda, la înapoierea în ţară.[123]

La rândul său, locotenentul Mircea T. Bădulescu, a aflat, o mulţime de veşti de la camarazii şi subalternii săi în răstimpul de la 18 februarie la 20 martie 1945, cât s-a aflat în concediul de odihnă. Mai întâi că Pipiţu, adică generalul comandant aviator Emanoil Ionescu a fost numit subsecretar de Stat la Ministerul de Război (pentru Aviaţie), adică în limbajul curent (impropriu), ministrul Aerului în guvernul Petru Groza, instalat la 6 martie 1945.[124] La 10 martie 1945 când a plecat în ţară, la Lucenec, generalul Pipiţu a acordat decoraţii personalului Corpului şi a mulţumit pentru munca depusă în actuala campanie, pentru eliberarea Ardealului de Nord.[125] Că toţi aviatorii îl preţuiau, asta se ştia de mult timp...

O altă informaţie a fost aceea că la 20 februarie 1945 avionul Ju.87 nr.2 pilotat de Adjutantul stagiar aviator Radu Ioan, având ca mitralior pe sergentul Perjescu Constantin, fiind lovit de A.c.A.-ul inamic, a aterizat în liniile inamice. Echipajul a fost văzut apoi fugind din avion spre o pădure din apropiere.[126] Până la urmă echipajul a reuşit să iasă din zona inamicului şi să revină la unitate.[127] În rest, destule probleme cotidiene. Camaradul locotenent aviator Ovidiu Valoşniuc se dovedise un înlocuitor la comandă vrednic de toată lauda. Între altele, disponibilitatea avioanelor pentru zbor a fost menţinută permanent la cote ridicate.[128]

Pe front, luna aprilie 1945 a fost, în adevăr, una extrem de încărcată, cu misiuni de luptă zilnice, precum şi cu mutarea la 7 aprilie pe terenul de lucru Altsohl (Zvolen), apoi, spre sfârşitul lunii, pe aerodromul Pieštany, nord-nord est Bratislava, pe râul Vah, afluent al Dunării. Între altele, la 9 aprilie 1945, cu nr.105/c de la Cabinetul Subsecretarului de Stat al Aerului, general comandant aviator Emanoil Ionescu,

s-a transmis următorul ordin către Corpul 1 Aerian Român, citit în toate unităţile:

„Timp de 7 luni aţi luptat contra inamicului nazist, sprijinind înaintarea victorioasă a armatelor ruso-române.

Timp de 7 luni, depăşindu-vă pe voi înşivă aţi învins toate greutăţile şi aţi contribuit din plin la această înaintare victorioasă.

Citarea prin Ordinul de Zi de către Mareşaluul Stalin, Comandantul Suprem, în ziua de 3 aprilie 1945 nu a făcut decât să consfinţească în faţa întregii lumi măreţele voastră fapte de arme.

Ţara şi Aeronautica întreagă au tresărit de mândrie şi mulţumire.

Pentru actele de bravură care au atras citirea prin Ordin de Zi, vă transmitem felicitările nostre şi vă urăm ca să mergeţi mai departe pe drumul trasat pentru victoria deplină şi binele patriei noastre."[129]

Gestul lui Pipiţu, de admirat, ca totdeauna. Era clar că limbajul textului nu-i aparţinea şi suna strident (atunci, ca şi acum!), poate mai puţin în partea finală, unde, probabil prin refelx, prelua un vechi citat, arhicunoscut de toţi aviatorii de pe frontul de Est: „Încrederea mea în sburători este nelimitată. Ei sunt deja o glorie a Neamului. Mergeţi pe aceeaşi cale! Mareşal Ion Antonescu, Conducătorul Statului Român, 11 septembrie 1941."[130] De precizat, de asemenea, că la începutul lunii aprilie 1945, în baza ordinelor superioare, au fost trimişi în ţară la Baza 1 Bombardament sergenţii majori în rezervă Plugaru Gh., Nichitiuc Vasile, Todiroaie C-tin, primii doi numărându-se printre eroii de la Budapesta din 13 ianuarie 1945, sergentul major Nichitiuc făcând echipaj cu comandantul Escadrilei 74 Picaj, locotenentul Mircea T. Bădulescu.[131] Cum va fi fost despărţirea de aceşti bravi camarazi de front?! Poate nu vom şti niciodată.

Sub data de 15 aprilie 1945, în *Jurnalul de operaţii* al Grupului 8 Asalt Picaj la capitolul *4.Diverse* aflăm următoarea consemnare: „La ora 10 a.m. soseşte pe aerodrom (Zvolen-n.n.) Dl. Ministru de Război, General Vasiliu-Răşcanu, însoţit de D-l General comandantul Corpului Aerian Burduloiu Traian. Toate unităţile Corpului Aerian se află în front sub arme. După ce se dă onorul şi Dl. Ministru trece în revistă personalul navigant, se distribuie decoraţiile ce au fost acordate sburătorilor. Se împart celor decoraţi câte un ceas de mână şi 25 ceasuri pentru fiecare unitate care vor fi date celor mai merituoşi ofiţeri, subofiţeri sau trupă. Trupei, de asemeni li se distribuie câte un pachet din partea Uniunii Patrioţilor. După împărţirea cadourilor Dl. Ministru primeşte defilarea Corpului Aerian."[132]

În baza Decretului Regal nr.1158 din 11 aprilie 1945, locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică" cu spade - a doua baretă la clasa Cavaler și clasa Ofițer. În mod practic, două decorații simultan, pentru meritele sale deosebite pe front.[133] Totodată, a primit un ceas de mână tip Doxa cu două cadrane (probabil captură de război făcută de sovietici) pe care l-a purtat ca pe un talisman, timp de 22 de ani, până în clipa morții sale. „Când mi s-au adus lucrurile lui Mircea de la locul accidentului -își amintește Polixenia Bădulescu -capacul era sărit, dar ceasul mai mergea încă. Ca și cum inima lui Mircea mai bătea, vie."[134] „Ceasul acesta - precizează Doru-Laurian Bădulesscu - mi-a marcat, în sens pozitiv, copilăria și adolescența. Tata îl folosea drept cronometru (era și cronometru!) în jocurile noastre împreună, cu Atlasul geografic școlar în față... Jucam „Mări, țări, orașe, etc.", cunoscutul joc care mi-a dezvoltat agerimea, simțul lucrului contra cronometru."[135] „Evident, ceasul avea valoare de simbol -Mircea îl primise cadou pentru munca lui, nu avea importanță că venea din partea guvernului Groza și că era captură de război făcută de ruși; apoi, era un ceas bun, de care Mircea s-a folosit atâția ani."[136]

La 16 aprilie 1945 s-a primit ordinul premergător pentru deplasarea pe aerodromul Pieštany, concomitent cu desfășurarea unor intense acțiuni de bombardament asupra inamicului. *Jurnalul de operații* al Grupului 8 Asalt Picaj consemnează că în cursul aceleeași zile avionul de asalt Hs.129 nr.113, pilotat de locotenentul aviator Munteanu Lazăr, a aterizat forțat în pană de motor pe aerodromul Trecin (nord-nord est Pieštany) în bune condițiuni. În timpul nopții avionul a fost distrus de artileria inamică.[137] În schimb, la 29 aprilie 1945, avionul Ju.87 nr.14, pilotat de adjutantul aviator Lăzăroiu Paul, având ca mitralior pe sergentul Popescu C-tin a fost lovit în plin de artileria antiaeriană inamică și a căzut la inamic. Potrivit, rapoartelor celor din formația de 4 avioane Ju.87 ieșite în misiune, unul din ocupanți a fost văzut sărind cu parașuta.[138]

Cu doar patru zile înainte de capitularea Germaniei, la 4 mai 1945, prin Decretul Regal nr.1493, locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu i s-a conferit Ordinul Militar „Mihai Viteazul" cu spade clasa III-a, cel mai înalt ordin de război al statului român la acea dată.[139] Prin același act normativ, aceeași decorație de război a fost conferită și locotenentului aviator Lazăr Munteanu, comandantul Escadrilei 41 Asalt, coleg de promoție cu locotenentul Mircea T. Bădulescu. A fost

aceasta o încununare binemeritată a eforturilor individuale a celor doi colegi de promoție și camarazi de front, iar de la 11 octombrie 1944 comandanți de escadrile a unor categorii de aviație deosebite -bombardament în picaj, pentru locotenentul Mircea T. Bădulescu, atacul la sol (asaltul), pentru locotenentul Lazăr Munteanu.

Înființat, după cum se cunoaște, prin Înaltul Decret nr.3249 din 21 decembrie 1916 de către Regele Ferdinand I Ordinul Militar „Mihai Viteazul" era conferit „exclusiv pentru fapte excepționale de război, ofițerilor cari s-au distins în fața inamicului".[140] Ar fi eronat să se creadă că locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu nu a râvnit acest înalt ordin, mai ales că foștii săi camarazi de la Grupul 3 Picaj „Stuka", după cum s-a arătat, locotenentul aviator Andrei Tudor a primit acest ordin pe frontul de Est, la 9 martie 1944, iar locotenentul aviator Cercel Ovidiu la 3 octombrie 1944, cu propunerile înaintate la forurile în drept înainte de 23 august 1944. La fel colegul de promoție Dușescu Hariton de la Grupul 9 Vânătoare dobândise această distincție la 3 octombrie 1944.[141]

Este adevărat, Ordinul Militar „Mihai Viteazul" cu spade era un alt ordin decât cel inițial, înființat la 23 august 1944.[142] Așa se și explică faptul că „inventarierea" faptelor de arme săvârșite de locotenentul Mircea T. Bădulescu, cuprinse în motivația aferentă, începea la acea dată. Cu toate acestea, tacit, alcătuitorii documentelor pentru propuneri la decorare, căpitanul aviator Eftimopol Ioan, comandantul Grupului 8 Asalt Picaj, precum și comandantul Corpului 1 Aerian Român, generalul aviator Emanoil Ionescu au consemnat la totalul misiunilor de război și pe cele efectuate de locotenentul Mircea T. Bădulescu pe frontul de Est. Motivația de bază suna astfel: „...pentru eroismul de care a dat dovadă pe câmpul de luptă în executarea celor 230 misiuni de bombardament în picaj, cu rezultate excepționale."[143] Cele 230 de misiuni de război la inamic executate în perioada octombrie 1942-ianuarie 1945, din care 175 pe frontul de Est (octombrie 1942-23 august 1944), erau un palmares dintre cele mai bogate între zburătorii „Stukiști", situându-l pe locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu în rândul așilor aviației de bombardament în picaj, al Aviației Române, în general. El va încheia războiul cu un total de 280 misiuni la inamic, din care 105 pe frontul de Vest (de la 23 august 1944 la 12 mai 1945). Este vorba, cum s-a mai arătat, de misiuni de luptă executate personal, evident în formație, fie coechipier, fie conducător (cap) de formație, cum a fost aproape în exclusivitate pe frontul de

Vest, dar și pe cel de Est, mai ales în ultimele luni ale anului 1943, în luptele din Crimeea. Repetăm ceea ce am spus și un cu alt prilej: dată fiind specificitatea acestei categorii de aviație -bombardamentul în picaj-, fiecare misiune la inamic echivala cu o (auto)condamnare la moarte. Numai măiestria de zbor a piloților „Stukiști", cunoașterea perfectă a posibilităților de luptă a avionului pe care îl zburau, *Junkers Ju.87*, stăpânirea de sine și spiritul de sacrificiu dezvoltat i-a salvat de fiecare dată de la moartea sigură. În plus sau, mai corect, corolarul/ motivația intimă: „Stukistule, să te întorci acasă!"... Cu aparatele de zbor extrem de uzate pe frontul de Vest, dar cu o experiență de război dobândită, în principal, pe frontul de Est, „Stukistul" Mircea T. Bădulescu s-a înapoiat totdeauna acasă, adică la aerodrom, printre camarazii de front. Așa ceva, pe front, deși este un fapt comun, zilnic, din perspectiva esenței faptei zburătorilor este un act excepțional... „Excepțional luptător, navigator și ochitor la țintă" sau „În toate aceste misiuni (referire la cele 230 misiuni de război, dar și la cele ce urmau-n.n.) a dovedit un optimism viu, un spirit de luptă care n-a cântărit niciodată primejdia" ș.a., au fost realități concrete, vizibile pentru oricine, acolo pe front, și nicidecum aprecieri complezente, cerute de împrejurări cu caracter festiv. În ochii camarazilor săi pe front, Mircea T. Bădulescu devenise deja de la sfârșitul anului 1943, „un simbol al grupurilor de Stuka", îndeosebi prin faptul că, în calitatea de cap de formație, își aducea coechipierii vii și cu misiunea îndeplinită, la terenul de bază, ceea ce niciodată nu este un fapt banal...

Din acestă perspectivă, facilitățile ce au decurs prin acordarea Ordinului „Mihai Viteazul" cu spade[144] -departe de a fi fost neglijabile, la acea dată-nu credem că au înclinat balanța motivațională. Locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a fost în toți acești ani un luptător în contact permanent cu inamicul, alături de camarazii săi și de cele mai multe ori în fruntea lor, faptele sale erau și succesele lor, ceea ce a fost și rămâne esențial. Se va dovedi ulterior, cum, în condițiile concret istorice din anii postbelici, amintitele facilități au fost o nedreaptă povară...

După capitularea Germaniei, la 8 mai 1945, starea de exuberanță în rândul trupelor sovietice a continuat mai multe zile, faptul fiind indus parțial și trupelor române. Spre exemplu, la 19 mai 1945 a avut loc festivitatea de trei ani de la înfiinațarea Armatei 5-a Aeriană (Sovietică), desfășuarată la Trnava, unde au fost invitați: general av. Traian Burduloiu, comandantul Corpului Aerian Român; comandor av. Nico-

lau C-tin, comandantul Aviației de Bombardament; comandor av. Mărășescu Anton, comandantul Aviației de Vânătoare; locotenent-comandor av. Perju C-tin, șef birou la Corpul Aerian: căpitan av. Dicescu Ioan și locotenent av. Dicescu Nicolae, interpreți. Discursul generalului colonel Gorionov, comandantul Armatei 5-a Aeriană, a fost unul de stăpân, deși început cu apelativul „Tovarăși!",-altfel camaraderesc, astfel: „Avem în mijlocul nostru oaspeți români reprezentanți ai Corpului Aerian Român. Mă simt fericit că pot saluta reprezentanții Corpului Aerian Român care și-au făcut pe deplin datoria și au contribuit la victoria finală cu toate forțele. Armatele sovietice cu care au lucrat, au fost foarte mulțumite și au comunicat acest lucru atât mie cât și mareșalului (Rodion) Malinovschi (comandantul Frontului 2 Ucrainean-n.n.). Propun să bem un pahar de vin în sănătatea D-lui general comandant și piloților Corpului Aerian Român."[145] Complezent, în răspunsul său generalul Burduloiu a făcut dovada învățării rapide a unui limbaj ce a făcut carieră (și limbajul și promotorii acestuia!) în anii regimului pro-moscovit: „Vă asigur că am lucrat cu toată convingerea și dragostea și cred că am făcut un pas înainte pentru cimentarea legăturilor de prietenie între Armata Română și Marea Armată Roșie. Corpul Aerian ar fi putut mai mult, dacă nu am fi (fost) împiedicați de sărăcia materialului (lipsa avioanelor de luptă necesare-n.n.). Din tot sufletul dorim ca azi când războiul a luat sfârșit și armatele vor pleca acasă, să rămână durabilă prietenia noastră aici pe front și să se transforme din prietenie între armate în prietenie între poporul Rusiei sovietice și poporul Român!"[146] Urare care s-a împlinit cu vârf și îndesat după regula învingătorului (stăpânului) și umilirea celui învins (transformat/devenit slugă). Vai de cei învinși...

Pregătirile pentru înapoierea în țară au durat mai bine de două luni, întrucât avioanele trebuiau revizuite spre a fi transportate pe calea aerului, iar celelalte materiale, precum și personalul navigant pe calea ferată și cu mijloacele auto ale unităților. Pentru aceasta, zilnic, s-a prestat un volum de muncă imens, cu inclusiv scriptele de evidență necesare. Deloc întâmplătoare, și poate insuficiente, consemnările în acest sens în *Foaia calificativă* a locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu pe anul 1945, astfel: „După capitularea trupelor germane, locotenentul aviator Bădulescu a demarat o acțiune pozitivă pentru reorganizarea escadrilei sale în vederea întoarcerii în țară. Cu mijloace insuficiente și uzate de transport a reușit să-și aducă întreaga gospodărie a escadrilei pe terenul Turda, unde cu cadrele puține ce le avea

la îndemână a asigurat, după un timp relativ scurt, hrana, cazarea trupei și a personalului."[147] Spre a adăuga concluziv: „Exemplu de hărnicie pentru toți subalternii săi, pentru care a rămas un model din toate punctele de vedere."[148]

Cel care făcea aceste aprecieri era căpitanul Vlăsceanu Ioan, numit de la 9 iunie 1945, în baza ordinului de zi nr.161 pe Corpul 1 Aerian Român, în funcția de comandant al Grupului 8 Asalt Picaj, iar fostul comandant al Grupului căpitanul Eftimopol Ioan a fost trecut într-o poziție inferioară, aceea de ajutor administrativ al comandantului de Grup.[149] Nu am depistat încă motivul real al acestei schimbări. Să fi fost aceasta o consecință a faimoasei întrebări a generalului Selesniov „Unde sunt cei care au luptat în Rusia?"?! Grec la originea îndepărtată a neamului său, după război, deși căsătorit, căpitanul Ioan Eftimopol a efectuat o reușită evaziune peste graniță.[150]

La 7 iulie 1945 dislocarea forțelor Corpului 1 Aerian Român se prezenta astfel: P.C. al C.A.R. la Pieštany, iar pe terenul Pieštany, în parte sud-vestică a orașului, următoarele unități: Grupul 1, 2 și 9 Vânătoare; Grupul 8 Asalt Picaj; Grupul 1 Observație; Escadrila 13 Observație; Escadrila Mixtă Aerotransport; Escadrila 114 Legătură. Iar pe terenul Trencin, la nord-est de Pieštany, unitățile: Grupul 1 Bombardament; Grupul 2 Observație; Escadrila 2 Rec. Bomb.[151]

Deja în după amiaza zilei de 8 iulie 1945 generalul comandant aviator Emanoil Ionescu, ministrul Aerului, împreună cu șeful Statului Major al Aerului, generalul comandant aviator Ermil Gheorghiu se aflau la Pieštany în vederea stabilirii măsurilor pentru înapoierea unităților Corpului 1 Aerian Român în țară. Între altele, au asistat la un meci de fotbal între aviatorii români și aviatorii sovietici, precum și la un meci de volei între unități. În aceeași zi locot. comandor aviator Perju C-tin s-a deplasat la Baden, la P.C. Frontul 2 Ucrainean cu planul de transport al mijloacelor C.A.R. și pentru a obține aprobarea vagoanelor de cale ferată necesare.[152] Pentru deplasarea forțelor C.A.R. în țară s-au hotărât garnizoanele și terenurile, astfel: Comanda Corpului Aerian-București; Comanda aviației de vânătoare-Craiova; Grupul 1 și 9 Vânătoare-Popești Leordeni; Grupul 2 Vânătoare-Craiova, Comanda aviației de bombardament-Brașov; Grupul 1 Bombardament, Escadrila 2 Recunoaștere-Tecuci; Comanda Grupului 8 Asalt Picaj, Escadrila Asalt-Brașov; Escadrila 74 Picaj-Turda; Grupul 1 Observație -Târgșor; Grupul 2 Observație, Escadrila 13 Observație-Blaj; Escadrila Aerotransport, Escadrila 114 Legături-Giulești.[153]

La 23 iulie 1945, la Pieštany, s-a primit ordinul nr.52414 din 23.VII.1945 prin care s-a fixat o nouă organizare a unităților Corpului Aerian Român, cu precizarea: „Aceste unități urmează a se constitui imediat, astfel: Flotila 1 Vânătoare -din Grupul 1 și 9 Vânătoare; Flotila 2 Vânătoare-din Grupul 2 Vânătoare; Flotila 3 Asalt-din Escadrila 41 Asalt; Flotila 4 Picaj-din Escadrila 74 Picaj; Flotila 5 Bombardament Greu -din Grupul 1 Bombardament Greu; Flotila 6 Observație -din unitățile de observație aflate la Corpul Aerian; Flotila 7 Aerotransport -din unitățile de transport și legătură aflate la C.A.R. și în țară."[154] Se mai preciza în amintitul ordin: „Constituirea acestor unități se va face după aprobarea ce urmează a fi dată de Ministerul de Război și Comisia Aliată de Control și numai în baza ordinului Statului Major al Aerului."[155]

Astfel de ordine, aparent derutante, au fost vehiculate intens în toți anii 1945-1946-1947, cu un singur scop, mai mult sau mai puțin explicit: acela de a nu „decapita" Aeronautica Română din chiar momentul înapoierii acesteia de pe front. Prin clauzele Tratatului de Pace, semnat de România la 10 februarie 1947, aceasta a fost realmente distrusă, cu menținerea unor structuri, pe baza cărora să nu se poată afirma că a fost desființată.[156]

În baza ordinului de deplasare nr.2 din 23 iulie 1945 al Corpului Aerian Român, cu începere din data de 25 iulie 1945 eșaloanele volante și rulante ale Grupurilor 1 și 2 Observație, Escadrilei 13 Observație și Escadrilei 74 Picaj urma a se deplasa spre țară, astfel: a) observația: eșalonul volant pe Blaj, aerodrom de alimentare Miskolc; eșalonul rulant, pe itinerarul Trencin-Pieštany-Nitra-Budapesta-Oradea-Blaj; b) picajul: eșalonul volant pe Turda, aerodrom de alimentare Miskolc; eșalonul rulant, la aceeași dată și pe același traseu cu observația, dar cu punct final Turda.[157] La Turda s-a comunicat că „în ziua de 25.VII.1945 cu începere de la ora 10.00 vor sosi eșaloanele volante ale unităților de observație și picaj."[158] Din păcate, *Carnetul de zbor* al locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu, nu consemnează (ca și alte multe deplasări, chiar misiuni de război) acest traiect: Pieštany-Miskolc-Turda. În schimb aflăm, mai multe consemnări centralizatoare potrivit cărora locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a efectuat de la 23 august 1944 până la 12 mai 1945 un total de 105 misiuni de război, precum scrie în *Carnetul de zbor* -„frontul Dunărean (contra germanilor); frontul Ardelean (contra ungaro-germanilor); frontul Ungariei; frontul Ungaro-Slovac; frontul Cehoslovac:"[159] Cu riscul de-a aduce din nou în plim-planul atenției cititorului misiunile de război

ale locotenentului Mircea T. Bădulescu, precizăm că acesta numai în luna aprilie 1945 a efectuat 32 misiuni la inamic, cu peste 25 ore de zbor, în total.[160] În ziua de joi 26 aprilie 1945 a efectuat, cu decolarea-aterizarea pe terenul Pieštany, șapte misiuni de bombardament în picaj în zona satelor Dolnyneuci-Dubcovice-Banow, în echipaj cu sergentul major Bleandă C-tin, submaistrul Capdemai Gh., sergentul Popescu Vasile, sergentul Braboveanu V.[161] Pentru ca în zilele de 27, 29 și 30 aprilie să aflăm consemnate în *Carnetul de zbor* printre cele din urmă misiuni de război pe frontul din Cehoslovacia și din anii 1942-1945, în general.[162]

În *Jurnalul de operații* al Corpului Aerian Român, sub data de 27 iulie 1945 aflăm, între altele, că: „Escadrila 74 Picaj s-a deplasat pe terenul Turda cu 2 avioane (*Junkers Ju.87*-n.n.). Două avioane au rămas indisponibile pe (terenul) Miskolc."[163] Pentru ca, sub data de 30 iulie 1945 să aflăm: „Pe aerodromul Turda au aterizat 2 av. Ju.87. Alte 2 av. Ju.87 au rămas accidentate la Miskolc."[164] Toate aceste informații pun în evidență un adevăr: epuizarea materialului volant de bombardament în picaj „Stuka" în cele opt luni de război în Vest. Din 17 avioane Ju.87 salvate de pe Cioara-Doicești la 24 august 1944, la sfârșitul lunii iulie 1945 au ajuns pe aerodromul Turda doar două avioane. La 4 august 1945 locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu efectua cu avionul Ju.87 nr.19, și fără mitralior, un zbor pentru recunoașterea terenului Turda, cu 3 aterizări, timp de o oră și jumătate, la înălțimea de 500 m.[165] Ultimul zbor al locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu pe acest tip de avion apare consemnat în *Carnetul de zbor* la data de 14 mai 1946, pe avionul Ju.87 nr.6, timp de 35 minute, la 1000 m înălțime, ca zbor de antrenament.[166] Peste exact zece zile el efectua un zbor tur de pistă-aclimatizare, timp de 25 minute, pe avionul de vânătoare I.A.R.80 nr.67.[167] „Marea dragoste" -avionul *Junkers Ju.87* cu care se acoperise de glorie atât în războiul din Est, cât și în războiul din Vest rămânea tot mai mult... o amintire. Ce va fi gândit locotenentul aviator Bădulescu T. Mircea în momentul când a realizat acest „sfârșit" ce se anunța iminent încă din martie-aprilie 1945? Sigur își va fi amintit cu duioșie cum camarazii săi de la eșalonul tehnic, în preziua plecării sale în concediul de odihnă „să se însoare", adică în 17 februarie 1945, au reușit să dea disponibile un număr maxim de avioane care au ieșit în misiune: 16; când el, în zona Zvolen-Altsohl a efectuat, în aceeași zi, două misiuni de război cu avionul Ju.87 nr.19, formând echipaj cu credinciosul său camarad și prieten submaistrul

Capdemai Gheorghe...[168] De obicei, aviatorii, cu un gest tandru, bat cu palma pe metalul capotei avionului, așa cum jocheii o fac pe gâtul calului lor de curse, în partea fără coamă... Ca orice aviator, romantic, în cămările adânci ale inimii, își va fi privit „dragostea" cu duioșie și tristețe specifice, fie și numai o clipă, în timp ce malaxorul treburilor zilnice ștergea această imagine. Pentru că, încă din prima zi sosiți pe aerodromul Turda, în 30 iulie 1945, treburile profesionale, dar și de altă natură au devenit tot mai grele, apropape interminabile.

La parada primirii oștirilor înapoiate de pe frontul de Vest în ziua de joi 23 august 1945 au luat parte din partea Corpului 1 Aerian Român-cum se notifică în *Jurnalul de operații* al acestei mari unități a Aeronauticii Române: „Dl. General Comandant (generalul aviator Traian Burduloiu-n.n.); Dl. Șef de Stat Major (comandorul Marin Anton-n.n.); 3 ofițeri din Comandament; 1 companie trupă; formațiuni în aer de la toate unitățile."[169] Din păcate, încă nu am putut depista în arhivele militare programul parăzii, subprogramele aferente etc. unde să se poată identifica numărul și tipul avioanelor care au zburat. Din *Carnetul de zbor* al locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu, comandantul Escadrilei 74 Picaj „Stuka" nu rezultă o deplasare Turda-Blaj-București. Nici o tristețe? Greu de presupus, sub aspect strict emoțional. Echipajele avioanelor Ju.87 „Stuka" aduseseră în anii 1943-1945 o vibrantă „pată de culoare", la gloria Aripilor Românești. Din punct de vedere polititc, astăzi, chiar nici o tristețe! Ajunge că pe sub Arcul de Triumf, a defilat „1 companie trupă", iar în aer, pe deasupra Statuii Aviatorilor Români „formațiuni de la toate unitățile" de aviație, evident. Se încheia o etapă, începea războiul de după război, cu faze uneori mult mai dure (în sensul cruzimii, la figurat, a acestora) decât fuseseră cele de până atunci, fie pe frontul de Est, fie pe frontul de Vest. În pofida vicisitudinilor de tot felul, viața își cerea dreptul de a merge înainte. Locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu nu era dintre aceia care se considerau înfrânți; bună sau rea, el avea viața înainte.

NOTE

1. La 23 august 1944...

1. S.A.M., fond 3396, dosar 314, f.6-7.
2. Ibidem, f.7.
3. Ioan Dobran, *Interviu acordat autorului*, 16 ianuarie 2002.
4. S.A.M., fond 359, dosar 18, f.15
5. Ibidem.
6. Mircea Stănescu, *Cutezanță și jertfă*, f.ed. București, 1988, p.154.

7. Ibidem.
8. Ibidem, p.154-155.
9. Ibidem, p.155
10. Ibidem.
11. Mircea Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.46.
12. Ibidem.
13. Ibidem, f.46-47; S.A.M., fond 686, dosar 56, f.168, 170 (doc. 36 și 38 din prezentul volum).
14. S.A.M., fond 686, dosar 7, f.1.
15. Ibidem, f.4.
16. Ibidem, f.5.
17. Vezi nota 13.
18. Ibidem (doc.37).
19. Ibidem (doc.38).
20. Polixenia Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 6 februarie 2001.
21. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.25.
22. S.A.M., fond 3396, dosar 314, f.8.
23. Vezi nota 21.
24. Vezi nota 22, f.7.
25. *România în războiul antihitlerist, 23 august 1944-9 mai 1945*, Editura Militară București, 1966, p.159, 290. După anul 1947, în epoca stalinistă, limbajul a fost mult mai violent.
26. *Istoria aviației române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p.290.
27. Vezi nota 11, f.47.
28. S.A.M., fond 3396, dosar 314, f.8.
29. Ibidem, f.8-11.

2. Pe frontul din Transilvania și din Ungaria

30. S.A.M., fond 1377, dosar 854, f.314.
31. Ibidem, f.318.
32. Ibidem, fond 359, dosar 18, f.15.
33. Ibidem, fond 1377, dosar 854, f.314.
34. Ibidem, f.315.
35. Ibidem, f.319.
36. Ibidem, fond 948, dosar 858, f.85-86.
37. Ibidem.
38. Ibidem, fond 1377, dosar 854, f.317.
39. Cf. *România în războiul antihitlerist...*, p.251 și urm.
40. S.A.M., fond 1377, dosar 854, f.317.
41. Ibidem.
42. Mircea Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.47-49.
43. Ibidem, f.48.
44. Ibidem. Vezi și doc. 36, 37, 38 din prezenetul volum.
45. Ibidem.
46. Ibidem.
47. Ibidem, f.49.

48. Ibidem, f.50.
49. S.A.M., fond 3396, dosar 314, f.17.
50. Ibidem, f.18, 19.
51. Ibidem.
52. Ibidem.
53. Ibidem, fond 359, dosar 18, f.212.
54. Ibidem.
55. Ibidem, f.213.
56. Ibidem.
57. Ibidem, f.230.
58. Vezi nota 42, f.50.
59. Stan Nicolae, *Interviu acordat autorului*, 30 mai 2001.
60. S.A.M., fond 3396, dosar 314, f.23.
61. Ibidem, f.20.
62. Ibidem, f.24.
63. Ibidem, f.29.
64. Ibidem.
65. Ibidem, f.31-33.
66. Ibidem, f.37.
67. Ibidem, fond 818, dosar 1, f.53.
68. Ibidem, f.51; vezi doc.32.
69. Mircea Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.50-51.
70. S.A.M., fond 818, dosar 1, f.61.
71. Ibidem, f.62.
72. Ibidem, f.63.
73. Ibidem, fond 813, dosar 2, f.194.

3. O misiune de sacrificiu

74. Vezi, între altele studiul nostru *Bombardamentele aeriene anglo-americane asupra teritoriului României în perioada aprilie-august 1944. Atitudinea lui Gheorghe I. Brătianu față de acestea,* în *Istoria și teoria relațiilor internaționale. Studii*, coordonator Cătălin Turliuc, Editura Cantes, Iași, 2000, p.308-325. La 4 aprilie 1944 atacul aerian a fost asupra Capitalei, zona Gara de Nord. Au căzut victime circa 1400 persoane civile: un întreg cimitir (fostul cimitir calvin), denumit în epocă *Cimitirul 4 aprilie*. Ulterior s-au bombardat și distrus parțial sau total obiectiv nemilitare, precum clădirea edituri „Cartea Românească“ (lângă Casa Capșa), Universitatea, Institutul Cantacuzino, Grădina Cișmigiu ș.a.
75. „Curentul Familiei“, anul I, nr.32, sâmbătă, 29 aprilie 1944, p.2.
76. Dealul Sângiorgiu, pe malul drept al Mureșului, constituia, în septembrie 1944, cheia întregului sistem de apărare organizat de forțele germano-ungare pe râul Mureș. Spre această înălțime masivă, în formă de amfiteatru cu o deschidere de 5 kilometri și cu flancurile sprijinite pe râu, terenul urcă ușor distanță de circa un kimometru, apoi panta crește brusc, ridicându-se ca un zid până la creasta străjuită de mameloanele cu cotele 463 și 495, care erau puternic fortificate de inamic. Folosind marile avantaje oferite de teren, trupele germane au transformat această înălțime într-o puternică redută, reușind să opună o rezistență înverșunată și prelungită în sistemul pozițiilor organizate pe creastă, controlând albia râului. Deși comandamentul român a propus

schimbarea direcției de forțare a Mureșului printr-o altă zonă, comandamentul sovietic a fost inflexibil, solicitând cucerirea dealului Sângeorgiu, cu lovitura principală dată de Divizia 9 Infanterie (comandant: general Costin Ionașcu) din cadrul Corpului Motomecanizate. Cota 463 a fost cucerită de trupele române la 26 septembrie 1944. Înălțimea cu cota 495 a fost asaltată de Regimentul 34 Infanterie (comandant colonelul Ion Botea, căzut la datorie la 26 septembrie 1944) și cucerită cu mari jertfe umane în zilele următoare. De menționat că în timpul eliberării părții de nord a Transilvaniei (21 sept.-25 oct.1944) Armata 4 Română a cărei unități operative au acționat la Oarba de Mureș, din peste 120.000 militari pe front a pierdut 24.630 oameni, din care circa 10.000 în luptele de pe Mureș. Datele cf. Anexa nr.8, în *România în războiul antihitlerist, 23 august 1944-9 mai 1945*, Editura Militară, București, 1966, p.698.

77. S.A.M., fond 359, dosar 19, f.109-110; vezi și doc.33 din prezentul volum.

78. Ibidem, f.120; vezi doc.34 din prezentul volum.

79. Ibidem, f.203.

80. Apud Dan Stoian, *Pumnul Țării. Grupul 5 Bombardament Greu*, Editura Modelism, București, 1999, p.207-208.

81. Ibidem, p.208.

82. Ibidem, p.208-209.

83. Ioan Chereches, *În căutarea eroilor*, Editura Albatros, București, 1981, p.210-211.

84. „Sburătorii României“, an I, nr.2-3, februarie-martie 1945, p.28-29, 30. În Fototeca Muzeului Militar național am depistat filmul și fotograma în cauză (vol.7, T189, fotograma 22). Data fotografierii: 16 ianuarie 1945, Miskolc. Autorul fotografiei: Sergent Rădulescu Ion de la Corpul 1 Aerian Român, Serviciul Cultural.

85. Ibidem, p.28.

86. Ibidem.

87. Ibidem.

88. Ibidem.

89. Ibidem, p.29.

90. Ibidem.

91. Mircea Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.52.

92. Ibidem.

93. S.A.M., fond 818, dosar 1, f.80.

94. Ibidem, f.81.

95. Apud *România în războiul antihitlerist...*, p.346-347.

96. S.A.M., fond 359, dosar 19, f.132.

97. Ibidem, f.136.

98. Ibidem, f.137.

99. Vezi nota 84, p.30.

4. Căsătoria. Ultimele luni de război...

100. S.A.M., fond 818, dosar 1, f.82.

101. Ibidem, f.85. Vezi pe larg biografia Adjutantului aviator Vasile Scripcaru (1917-1945) în Ladmiss Andreescu, *Pe un cer de foc și lupte. Aviatorul Vasile Scripcaru*, Editura Militară, București, 1981, 224p. Generalul comandant aviator Argeșanu C-tin afirma: „Pentru Scripcaru aviația a fost o teorie a cunoașterii, a fost o etică... A creat-o în Artă, în paginile albumului lui („Aviația râde“, 1944-n.n.), în numeroasele-i opere de grafică și de pictură, și a tăit-o în zbor.“ Pe aviatorii de la grupul 3 Picaj „Stuka“ i-a „portretizat“ pe frontul din Crimeea (vezi doc.44 din prezentul volum). Născut la Siliștea-Cernăuți (Bucovina de nord), împlinise 28 ani la 1 ianuarie 1945.

102. S.A.M., fond 818, dosar 1, f.83.

103. Ibidem, f.93.

104. Ibidem, f.115.

105. Ibidem, fond 359, dosar 19, f.162; vezi doc.35 din prezentul volum.

106. Ibidem.

107. Ibidem, f.128.

108. Ibidem.

109. Ibidem, fond 818, dosar 1, f.118.

110. Ibidem, fond Memorii, lit. B, dosar 2046. f.8.

111. Polixenia Bădulescu, *Interviu...*, 13 ianuarie 2001.

112. Ibidem.

113. Ibidem.

114. Ibidem.

115. A.N.R. Direcția Județeană Buzău, mapa acte autentice, martie 1945.

116. Ibidem.

117. Vezi nota 111.

118. Ibidem.

119. Ibidem.

120. Ibidem.

121. *Istoria aviației române...*, p.340.

122. Mircea Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.52,

123. Ibidem.

124. Cf. Stelian Neagoe, *Istoria guvernelor României*, editura Machiavelli, București, 1995, p.156.

125. S.A.M., fond 818, dosar 1, f.142.

126. Ibidem, f.123. Vezi și *Istoria aviației române...*, p.336.

127. Ibidem.

128. S.A.M., fond 818, dosar 1, f.120-125 și urm.

129. Ibidem, fond 359, dosar 20, f.61-62.

130. Ibidem, fond 803, dosar 2, f.1.

131. Ibidem, fond 818, dosar 1, f.164.

132. Ibidem, f.184-185.

133. „Monitorul Oficial“, nr.110, 18 mai 1945, p.4024-4026. Vezi și doc.6 din prezentul volum.

134. Polixenia Bădulescu, *Interviu...*, 14 februarie 2001.

135. Doru-Laurian Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 11 iulie 2001.

136. Vezi nota 134.

137. S.A.M., fond 818, dosar 1, f.188.

138. Ibidem, f.205.

139. „Monitorul Oficial“, nr.106, 14 mai 1945, p.3871, 3873, 3874. Vezi și doc.7 din prezentul volum.

140. Ibidem, nr.223, 25 decembrie 1916, p.8.

141. S.A.M., fond 813, dosar 2, f.62.

142. Vezi doc.42 din prezentul volum.
143. Ibidem, doc.7.
144. Vezi nota 142.
145. S.A.M., fond 359, dosar 20, f.134.
146. Ibidem, f.135.
147. Ibidem, fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.23. vezi doc,15 din prezentul volum.
148. Ibidem.
149. Vezi nota 145, f.152.
150. Apud Polixenia Bădulescu, *Interviu...*, 26 septembrie 2001.
151. Vezi nota 145, f.163.
152. Ibidem, f.165.
153. Ibidem, f.166.
154. Ibidem, f.174.
155. Ibidem, f.175.
156. Vezi între altele, studiul nostru *Distrugerea Armatei Române prin clauzele Tratatului de Pace de la Paris*, în *România și Al Doilea Război Mondial*, Editura DMPress, Focșani, 2000, p.452-463.
157. Vezi nota 145, f.175.
158. Ibidem.
159. Mircea Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.47-57.
160. Ibidem, f.57.
161. Ibidem, f.56.
162. Ibidem.
163. Vezi nota 145, f.177.
164. Ibidem, f.178.
165. Vezi nota 159, f.57.
166. Ibidem, f.58.
167. Ibidem, f.59.
168. Ibidem, f.57.
169. Vezi nota 145, f.184.

Capitolul V

RĂZBOIUL DE DUPĂ RĂZBOI. ANII 1946-1951

„Câtă vreme plutesc în nesiguranță, sentimentele și atitudinile mele sunt o deghizare trecătoare. Timpul încetează să mai alcătuiască, clipă cu clipă, așa cum clădește arborele, adevăratul personaj care va sălășui în mine peste o oră. Acest eu necunoscut îmi vine în întâmpinare din afară, ca o fantomă. Atunci simt o senzație de spaimă. Vestea proastă aduce nu spaima, ci suferința: e cu totul altceva."

Antoine de Saint-Exupéry,
Pilot de război,V.

1. În strânsoarea evenimentelor

„Sper să nu exagerez câtuși de puțin când afirm că noi cei care am luptat pe front, am fost ultimii romantici ai acelor evenimente. Nici nu s-a terminat bine războiul și am intrat în strânsoarea unor împrejurări, uneori mai complicate decât acelea de pe front; lupta pentru supraviețuire devenise un fel de pandant al zilei; fiecare nu se mai regăsea pe sine și căuta să evite „ciocnirile violente", adică refuzul de e executa anumite ordine ciudate, ca să nu le spun sucite, comentarea acțiunilor politice ș.a.m.d. Toți șefii noștri mari -mareșalul Ion Antonescu, ministrul Pantazi- fuseseră arestați și executați, alții, ca Jienescu, au zăcut în închisori. Simțeam cum cercul se strânge în jurul nostru până la sufocare. Nu ne dădeam prea bine seama ce se întâmplă, dar senzația asta era: de zădărnicie, că am luptat pe front; de sufocare, că încercam să ne menținem în activitate; mai ales după război, seceta și foametea făceau ravagii, iar scumpetea și inflația era la ordinea zilei. Mai mult, peste tot ruși. Senzația de țară sub ocupația

sovietică era la fiecare pas. A apărut imediat și organizația A.R.L.U.S., care însemna Asociația română pentru strângerea legăturilor cu Uniunea Sovietică sau cam așa ceva; avea un sediu pe Batiștei, făcea propagandă pro-sovietică, ceva greu de imaginat astăzi; noi ofițerii eram cooptați la diverse acțiuni. Ce mai, prin propagandă se crea o lume paralelă, încât erai înclinat să crezi că așa e bine.”[1]

Ca răspuns la întrebări, mărturia generalului aviator Ioan Dobran a continuat astfel: „Zborul era practic speranța noastră; atât cât zburam, dar zburam, cu o normă obligatorie de ore de zbor pe an. Noi cei de la vânătoare am cam fost scutiți de seisme, în sensul reorganizărilor care erau aproape zilnice, ca să exagerez puțin. Cei de la bombardament au pățit-o cel mai rău; prin Tratatul de Pace, dar chiar imediat după război, la cererea sau ordinul rușilor aviația de bomnardament s-a desființat, piloții urmând a se recicla pe alte tipuri de avioane, ceea ce din punct de vedere profesional nu a creat probleme, zburaseră pe avioane germane, știau să mânuiască practic orice avion, ca tehnica pilotajului; ca exerciții tactice, asta se învăța în scurt timp, nu era o problemă. Ce să mai spun? Se operau disponibilizările din armată pe capete. Chiar fusese o lege prin care se disponibilizau ofițerii, mai mult pe criterii politice decât de altă natură, să zicem profesionale. Ce criterii politice? O mulțime: ai luptat pe frontul de Est, alături de nemți-afară; provii dintr-o familie „burgheză”-afară; părinții sau rudele au fost moșieri expropiați-afară; te-ai căsătorit cu o fată cu dotă (nici nu se putea altfel)-afară; ai rude foști legionari sau membri în așa-zisele „partide istorice”, adică liberali sau țărăniști-afară; ș.a.m.d. Spun, scăparea și speranța noastră era în zbor; zburam, și nu ne mai interesa atât de mult vâlvătaia din jur. Cam asta, în sinteză, era starea de spirit, situația concretă imediat după război. Ce mai, un fel de război de după război, dur, cu lovituri grele, pe ascuns...”[2]

Să precizăm că istoriografia română -cea de după anul 1989, evident a stăruit asupra unor astfel de probleme, confirmând în totul cele relatate de distinsul general aviator.[3] Mai adăugăm că realmente situația forțelor aeriene ale României a fost compromisă în acea perioadă istorică. Un document elaborat de Comandamentul Aeronauticii și înaintat Marelui Stat Major la data de 11 noiembrie 1946 sublinia: „Tratatul de Pace prevede în legătură cu Aeronautica Română (art.19-n.n.) efective maximale în oameni și număr de avioane, și o serie de restricții relative la construirea de avioane și întreținerea unor categorii de aviație (desființarea aviației de bombardament și a industriei aero-

nauticii românești-n.n.).”[4] Pentru ca, analizînd situația prevăzută prin art. 19. din Tratat, respectivul document să precizeze: „Tratatul de Pace prevedea pentru Aviație 150 avioane, din care 100 de luptă. Ținându-se seama de toate considerentele ce trebuiesc avute în vedere (din punct de vedere al întrebuințării forțelor aeriene-n.n.) s-a ajuns a se considerea următoarea repartiție pe categorii de aviație și următoarea repartiție pe categorii de avioane și unități a celor 100 avioane:

3 Grupuri Vânătoare	x 2 esc. x 9 av.	=54 av.
1 Grup Asalt	x 2 esc. x 9 av.	=18 av.
2 Esc. Recunoaștere	x 6 av.	=12 av.
2 Esc. Observație	x 5 av.	=10 av.
1 ESc. Hidro-Rec.		=6 av.
	Total	=100 av.

Evident, aceasta este o soluție de compromis care nu satisface nici una din nevoi complet, dar care răspunde parțial la totalitatea necesităților.”[5]

Cu o argumentație bogată, documentul amintit solicita sporirea numărului avioanelor de luptă de la 100 la 282, ridicarea restricției asupra aviației de bombardament ș.a., chestiuni care nu au fost validate, decapitarea Aeronauticii Române fiind un punct din programul de subjugare a României de către Aliați (partea sovietică). Un alt document elaborat de Comandamentul Aeronauticii, intitulat *Contribuția Aeronauticii Române la războiul contra germano-maghiarilor*, din aceeași perioadă, clama, pe baza unei argumentații consistente: „Prin contribuția sa (la respectivul război-n.n.), Aeronautica plasează România, din punct de vedere al contribuției aeriene, imediat după cele trei mari puteri: U.R.S.S., S.U.A., Anglia.”[6] Zbateri zadarnice, inclusiv ale generalului aviator Emanoil M. Ionescu, acesta trecut, de altfel, în rezervă în anul 1947, la 54 de ani. Vai de cei învinși!

S-au amintit aspectele de mai sus, fie și sumar, pentru a preciza că multe din aceste zbateri nu erau practic cunoscute la nivelul unităților zburătoare, unde se repercutau doar consecințele, deciziile superioare: se desființau unități, se opera o nouă dislocare a celor rămase, se disponibiliza personalul navigant sau se trecea din oficiu în rezervă. Precizăm că *Decretul-lege nr.554 din 27 februarie 1945 pentru crearea cadrului disponibil al armatei*, devenit Legea nr.128 din 28 februarie 1945, a fost abrogat prin *Decretul-lege nr.768 din 19 martie 1945 pentru trecerea din oficiu în rezervă a personalului activ al armatei care*

prisosește peste nevoile de încadrare, pe baza căruia, în mod practic, au fost înlăturați în primul rând ofițerii deveniți „incomozi" sau nu se „încadrau" în mult mediatizatul proces de „democratizare" al armatei.[7] La 23 decembrie 1947, Înaltul Decret nr.2198 (printre ultimile, dacă nu chiar ultimul decret semnat de Regele Mihai I) stipula: „*Art. unic.* Domnul Emil Bodnăraș se numește ministru secretar de Stat la Departamentul Apărării Naționale, în locul domnului general de armată Mihail Lascăr, demisionat."[8] Noul ministru, în discursul de investitură, în fața prim-ministrului dr. Petru Groza avea să spună, între altele: „Din însărcinarea Partidului Comunist Român și cu asentimentul unanim al Guvernului (...), am primit misiunea de a conduce de astăzi înainte treburile armatei. Este o misiune fără îndoială grea. O primesc însă cu încredere. Mai întâi, pentru că nouă, comuniștilor nu ne este teamă de greutăți. Suntem făcuți pentru a le învinge. Al doilea, pentru că știu că nu voi duce sarcina singur."[9] Emil Bodnăraș a fost ministrul Apărării Naționale (Forțelor Armate) până la 4 octombrie 1955, urmat de Leontin Sălăjan. Lui se datorează decapitarea Armatei Române în anii 1947-1951, socotită a fi fost „burgheză" și „reacționară", precum și „făurirea armatei noi, populare". În cuvântarea la Congresul al II-lea al Partidului Muncitoresc Român din 23-28 decembrie 1955, Emil Bodnăraș raporta cu satisfacție îndeplinirea misiunii ce a avut pentru „făurirea armatei populare" a României, „după experiența militară a Partidului Comunist al Uniunii Sovietice", mai ales că, în anii războiului, „două dintre marile unități ale armatei, diviziile „Tudor Vladimirescu -Deberțin" și „Horia-Cloșca-Crișan", fuseseră crescute la școala Armatei Sovietice."[10] De precizat, în context, că până în jurul anului 1960 s-a înculcat ideea că „germenele" armatei române, numită „nouă" și „populară", au fost cele două divizii formate din prizonierii români în anii războiului în Est, mai ales după catastrofa de la Stalingrad. Chiar Ziua Armatei a fost fixată 2 octombrie, ca „omagiu" adus generalisimului I.V. Stalin, care la 2 octombrie 1943 a aprobat decretul de constituire a Diviziei „Tudor Vladimirescu" pe teritoriul fostei U.R.S.S. Prin Decretul nr.381 din 1 octombrie 1959 al Prezidiului Marii Adunări Naționale Ziua Armatei a fost fixată la 25 octombrie-data când trupele Armatei Române au eliberat, la 25 octombrie 1944, localitățile Carei și Satu Mare, dezrobind astfel partea de nord a Transilvaniei aflată sub regim străin în perioada 30 august 1940-25 octombrie 1944.[11]

Este lesne de sesizat frământarea, mai corect, deruta reală ce a existat în Armata Română în anii 1945-1951, cu anul 1947 (sfârșitul acestui an) ca moment despărțitor a două etape complementare în procesul ce s-a finalizat cu etapa decisivă, 1951-1955, când s-a realizat „armata nouă, populară", integrată de la 14 mai 1955 în structurile Organizației Tratatului de la Varșovia, dominată politic și militar de fosta U.R.S.S. Cu Armata sovietică de ocupație în țară din septembrie 1944 până în iulie 1958, precum și cu „oamenii Moscovei" plantați în structurile (nu numai la vârf!) politice, militare, economice ale statului român, este greu de presupus o evoluție firescă, normală, a societății românești în acei zbuciumați ani. Mai era și alt aspect: fenomenul devastator al acaparării de către partidul unic (comunist) de guvernământ a artibutelor statului român, cu principiul luptei de clasă (dictatura proletariatului) ca -după limbajul epocii- „forță motrice" a dezvoltării sociale. Lumea paralelă ce se crea prin uriașul aparat de propagandă politică (pro moscovită în acei ani, îndeosebi 1948-1951) lăsa impresia, cum s-a mai precizat, că așa era bine. Câți oameni onești, conștienți sau nu, au căzut în plasa acestui păianjen uriaș? Puțini au avut tăria (și conștiința de sine) să „rupă" plasa și să se salveze ca ființe demne, înfundând, de regulă, pușcăriile regimului comunist. Alții, s-au „autoizolat" (sub raport politic), salvându-și „unica avere -familia, trudind pentru existența zilnică. În schimb, activiștii partidului comunist de guvernământ, mari sau mici, direcți sau colaterali au făcut carieră și chiar destulă agoniseală de ordin material. Dar să ne întoarcem strict la subiectul lucrării de față, cu încercarea de a-l „repera" cât mai exact pe căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu în vâltoarea (și strânsoarea) evenimentelor din anii imediat postbelici.

La 1 august 1945, cum s-a mai arătat, Escadrila 74 Bomb. Picaj, comandată de locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, se afla deja instalată pe aerodromul Turda, în subordinea Flotilei 4 Bomb. Picaj. În *Foaia calificativă* pe anul 1945/1946 (de la 1 septembrie 1945 la 1 iulie 1946), comandantul Flotilei 4 Bomb. Picaj, căpitan comandor aviator Galeno Francisc nota despre fostul său subordonat pe frontul de Est, în Grupul 3 Picaj „Stuka": „În calitate de comandant al Esc. 74 Bomb. Picaj a muncit enorm în a aduce în țară întregul material, astfel că la înființarea Flotilei 4 Bomb. Picaj, escadrila sa a intrat în compunerea flotilei fiind de fapt singura escadrilă existentă la înființare. După organizarea Flotilei, ofițerul a luat comanda Esc.27 Bomb. Picaj, unde a depus tot efortul său pentru a organiza și lichida gestiunea Esc.74 Bomb. Picaj. În această funcție, ofițerul a dat dovadă de multă energie, capacitate și putere de muncă, dovedindu-se un foarte bun gospodar

cu multă atenție față de materialul statului și dragoste de subalterni și unitate. Ca zburător a arătat a fi același element de mare nădejde, fiind un exemplu în unitatea sa. Cu mutarea Fl. 4 Picaj la Brașov, ofițerul a depus multă muncă în a ajuta la transformarea unității, reușind a-mi fi de mare ajutor.”[12]

Locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a activat pe aerodromul Turda timp de 11 luni, de la 1 august 1945 la 1 iulie 1946, când a fost mutat la Brașov și înscris în controalele Flotilei 3 Mixtă, iar de la 22 august 1946 numit comandantul Escadrilei 4 Picaj.[13] La Turda a trăit mai multe evenimente, între care: la 15 noiembrie 1945 a fost numit comandantul Escadrilei 27 Bomb. Picaj; la 11 februarie 1946, în baza Decretului Regal nr.197 din 23 ianuarie 1946, a fost înălțat la gradul de căpitan aviator cu vechimea din 16 iunie 1945; la 21 martie a fost numit „și șef al serviciului E.C.P. (Educație, Cultură, Propagandă-n.n.) până la sosirea titularului; conferirea ordinului „Virtutea Aeronautică” cu spade, clasa Comandor, „pentru fapte deosebite de arme, pe câmpul de luptă”, în baza Decretului Regal nr.2348 din 29 iulie 1946.[14]

De precizat că propunerea pentru înaintarea la gradul de căpitan aviator cu calificativul „Excepțional” (în baza normelor legale în vigoare-Legea nr.397 din 19 mai 1945 etc), a fost avansată în *Foaia calificativă* a locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu pentru perioada 1 noiembrie 1944 până la 1 iulie 1945 de comandantul Grupului 8 Asalt Picaj, căpitan aviator Ioan Eftimopol și adnotată favorabil, cu aprecieri elogioase la adresa celui în cauză, de către toți șefii ierarhici.[15] Cât privește numirea căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu „și șef al serviciului E.C.P. până la sosirea titularului” era, fără îndoială, o misiune obligatorie, în plus față de aceea de comandant al Escadrilei 27 Picaj. De adăugat că, odată prins în vârtejul aceste misiuni, pentru care avea calitățile necesare (cultură generală, elocință, tact pedagogic etc.), greu se va putea debarasa de ea, ba chiar la un moment dat, când a fost detașat cursant la Centrul de Instrucție de la Breaza, în ianuarie 1947, i s-a părut o soluție salvatoare pentru el spre a rămâne în cadrele active ale armatei, ca unică formă de existență a sa și a familiei sale la acea dată, după cum se va arăta.

La Turda, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a trăit momente înălțătoare și pe plan intim. A reușit în scurt timp să închirieze o cameră mobilată cu acces la dependințe și s-o aducă pe Paula lângă el. Erau, așadar, împreună, singuri pentru prima dată! „Am stat cu chirie la preotul Glia, foarte bine; cameră mobilată, cu acces la baie și

la bucătărie. La Turda mi-a plăcut mult, orașul era mic, deosebit de curat. Eu găteam, spălam, îl așteptam pe Mircea, apoi ieșeam la plimbare în oraș. Ce să mai zic, eram tineri și pentru prima dată ne gospodăream singuri. Preoteasa era o femeie tare de treabă, liniștită,cu vorbă puțină, muncea toată ziua și acasă și la biserică. Pare-mi-se erau greco-catolici.”[16]

Mutarea la Brașov a fost intempestivă, întrucât survenea în urma transformărilor de unități. Așa se și explică de ce abia după aproape două luni a reușit să fie încadrat, la 22 august 1946, comandant al Escadrilei 4 Picaj, funcție din care căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a fost „desărcinat”, cum scrie în *Foaia calificativă*, și „numit ajutor E.C.P. la Esc. 1 Asalt”, la data de 1 decembrie 1946.[17] Precizăm că timp de aproape doi ani, de la 1 decembrie 1946 până la 10 octombrie 1948 căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu va îndeplini, mutat în diverse unități, funcția de ajutor E.C.P. (comandant secund E.C.P.), păstrându-și calitatea de personal navigant, fiind chiar o lungă perioadă de timp, mai-septembrie 1948, instructor de zbor la Școala de Pilotaj Ziliștea. La fel, precizăm că nu era membru P.C.R., calitate ce o va îndeplini doar din martie 1949 până în aprilie 1950, când a fost exclus „la verificare, pe motivul originei sociale a soției și familiei soției și activitate în atitudinea antisovietică înainte de 23 Aug.1944 și după 23 Aug. 1944 (motivul comunicat la excluderea din partid)”, cum scrie în *Foaie de serviciu* completată personal la 12 aprilie 1951, când funcționa la Școala de Ofițeri Naviganți Aviație nr.2 de la Focșani.[18]

În conformitate cu un document aflat în fondul de arhivă al Marelui Stat Major al Armatei Române - „pentru a se răspunde multiplelor nevoi de propagandă și contrapropagandă ivite după 23 august 1944, s-a înființat pe data de 1 decembrie un Serviciu cultural al Marelui Stat Major”, cu scopul de a se permite: „să se acționeze în mod mai eficace asupra moralului armatei; să se mențină o mai strînsă legătură între trupele luptătoare și familiile lor din interior; să se adâncească camaraderia de arme româno-sovietică; să se combată mai eficace propaganda dușmană.”[19] Serviciul cultural al Marelui Stat Major era calea oficială prin care guvernul controla acest domeniu în Armata Română.[20] Ulterior, prin Decretul lege nr.320 din 25 aprilie 1945 și Ordinul general nr.29 din 8 mai 1945 al Ministerului de Război s-a consituit Aparatul pentru Educație, Cultură și Propagandă (E.C.P.), mai întâi la unitățile de pe front, apoi în întreaga Armată Română, cunoscut sub denumirea de „aparat politic”, element cu totul nou în struc-

turile militare românești, preluat în forme autohtone după modelul sovietic.[21] Structura „la vârf" a acestui „aparat politic" era Direcția Superioară pentru E.C.P., transformată la 2 octombrie 1945 în Inspectoratul General pentru E.C.P., organism complex prin care „aparatul politic" s-a generalizat în Armata Română.[22] Potrivit noilor reglementări, ajutorii pentru educație au primit denumirea de comandanți secunzi (din 1948, locțiitori politici ai comandanților). Mai mult, ordinele, programele de activitate, dispozițiunile etc. elaborate de Inspectoratul General E.C.P. au devenit obligatorii nu numai pentru ierarhia aparatului politic, ci și pentru toți comandanții și șefii militari. Controlul P.C.R. asupra armatei căpătase o formă instituțională legalizată.[23] În baza Decretului nr.1670 din 4 octombrie 1948 „aparatul politic" a devenit „aparat de partid", sub conducerea structurii Direcția Superioară Politică a Armatei (D.S.P.A.; din 1964, C.S.P.A.-Consiliul Politic Superioar al Armatei), cu legalizarea organizațiilor P.C.R. în armată și obligativitatea cadrelor permanente de a deveni membrii P.C.R.[24] O uriașă caracatiță politică s-a suprapus peste Armata Română. Acest „dualism", preluat (și impus) după modelul sovietic a fost desființat abia în anul 1989, la 22 Decembrie.

Registrul istoric al Centrului de Instrucție pentru Educație, Cultură și Propagandă cu sediul la Breaza precizează că această structură militară de învățământ s-a constituit în baza Înaltului Decret nr.320 din 1 noiembrie 1945 cu scopul „de a pregăti viitoarele cadre ofițeri și subofițeri educatori pentru întreaga armată."[25] Prima serie (1 noiembrie 1945-?) a inclus 76 cursanți; a doua serie (25 februarie-25 mai 1946) 78 cursanți. Pentru ca a treia serie (13 ianuarie-20 mai 1947) să includă 278 cursanți rămași la cursuri, din 417 prezenți la preselecție, cu 139 înapoiați la unități.[26] Din cei 278 cursanți cuprinși în seria a treia, pe grade militare erau: 5 locotenent-colonei, 37 maiori, 56 căpitani, 125 locotenenți, 55 sublocotenenți. Pentru ca din cei 56 căpitani, doar 2 să fie aviatori.[27]

Sub data de 13 ianuarie 1947, în *Foaia matricolă* a căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu aflăm consemnarea: „Detașat la C.I. Breaza pentru a urma cursurile E.C.P. seria III-a, conf. ord. M(inistrerul) (de) R(ăzboi). Insp. G-ral E.C.P. nr.62261/946; ord. nr.350/947."[28] Pentru ca sub data de 10 februarie 1947, în același document să aflăm: „Încetat datașarea la Centrul de Instrucție Breaza conf. ord. M.R. Insp. General pentru E.C.P. (fără număr-n.n.), ord. zi 415/947."[29]

Ce s-a întâmplat? Deocamdată, cercetarea amănunțită în arhiva Inspectoratului General pentru E.C.P. nu s-a întreprins. Mai precizăm că nu punem la îndoială mai ales pentru acea perioadă istorică, stăruința lucrătorilor de la serviciul personalului pentru a consemna „mișcarea cadrelor". Ca urmare, încetarea detașării este confirmată și de *Carnetul de zbor* al căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu, în sensul că înscrie activitatea sa de zbor (ture de pistă, maneabilități etc.) în zile de vineri 18 aprilie 1947, luni 21 aprilie 1947, sâmbătă 24 mai 1947 etc.[30] În altă ordine de idei, ordinul Inspectoratului General pentru E.C.P. a fost consemnat în *Foaia matricolă* fără număr, ceea ce poate echivala cu un ordin telefonic sau cu un ordin ce nu a mai ajuns la Flotila 3 Mixtă decât în forma fără număr. Faptul acesta are relevanță, întrucât arată că Mircea T. Bădulescu nu a parcurs întregul program de școlarizare până la 20 mai 1947 cum fusese planificat. Cu alte cuvinte, nu a fost brevetat „ecepist", deși a continuat să lucreze ca ajutor E.C.P. la Esc. 1 Asalt.

De fapt, în *Registrul istoric* al Centrului de Instrucție de la Breaza, există următoarea situație școlară, fără alte amănunte, a celor 278 cursanți deja amintiți: 4-excepțional, 64-foarte bine, 106-bine, 68-suficient, 35-mediocru, 1-nereușit.[31] În mod normal, doar prin accident se declară nereușit un singur cursant. Să fi fost acesta căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu? Doar cercetări stăruitoare în arhive ar putea confirma/infirma cele prezentate. Credem că este exclusă ipoteza potrivit căreia căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a renunțat la cursuri pe motivul nedeclarat al conștientizării indocrinării masive la care erau supuși, întrucât experiența aceasta de viață-lucrător E.C.P.-nu o respingea din start. De altfel, nici nu putea să o respingă *ex abrupto,* ca militar de carieră, în primul rând, apoi, de ce să îl condamnăm apodictic pentru faptul că-fără să avem vreo mărturie expresă în acest sens-întrevedea în activitatea de lucrător E.C.P., cel puțin în momentul acela, o soluție pentru a se menține în cadrele active ale armatei, ca unică formă de existență pentru el și familia sa. Se pare că au învins „cadriștii" (de la serviciul cadre/personal) din Inspectoratul General al E.C.P., care, reverificând situația (combatant pe frontul de Est, soția fiică de moșier expropiat, plus-eventual-calitatea de personal navigant cu experință), au decis încetarea detașării și înapoierea ofițerului la unitate, după o lună de zile, fără prea multe explicații. A fost poate această situație un noroc țesut în pânza deasă și aspră a destinului său. În *Foaia calificativă* pe anul 1946/1947 (1 noiembrie 1946-1 sep-

tembrie 1947) aflăm aprecieri laudative onorante pentru căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, fără (atenție!) a se preciza dacă a fost sau nu la Centrul de Instrucție de la Breaza. Câteva dintre aprecieri: „Cu reale calități de educator: suflet bun, corect, sincer, foarte apropiat de ostași și personal. Caracter ferm, hotărât (...) Citește foarte mult și-l interesează tot ceea ce este nou ca specialitate și cultură generală (...) A executat 21 ore zbor antrenament pe av. I.A.R.80 și Nardi."[32] În același document aflăm consemnarea: „S-a încadrat de bună voie în Serviciul de educație și a înțeles de la început misiunea sa de educator", urmată de o alta: „Democrat convins, militant, totdeauna se manifestă pozitiv și activ."[33] Sunt mai puțin sau deloc onorante pentru căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu aceste constatări/aprecieri? Noi credem că nu. Nuanțarea însă a fost impusă, în context. De altfel, acest „ mariaj" pilot-ajutor E.C.P. nu va mai dura decât un an, până în octombrie 1948, când Direcția Superioară a Personalului Armatei va interveni ferm, în sensul că la 12 octombrie 1948 căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a fost „înscris în controalele Flotilei 3 Asalt, venit prin mutare din Grup(area) Dep(ozite) Aero(nautice) nr. 1, scos din Aparatul Politic conf. Ord. M.A.N. Dir. Sup. Pers. nr.z1221/948 și numit comandant Grup. Comandă, O.Z. nr.399/948."[34] A urmat până atunci drumul unui șir important de evenimente, atât în plan profesional, dar mai ales în plan personal, familial.

2. Exerciții de speranță. Bucuria familiei

„La Brașov -relatează doamna Polixenia Bădulescu-am stat, ca și la Turda, mai mult de un an de zile (de la 1 iulie 1946 la 1 septembrie 1947-n.n.). Locuiam, la fel, cu chirie în cartierul săsesc, sub Tâmpa. Stăteam bine, dar viața era scumpă. Nu se găseau cele de trebuință, mâncarea mai ales, decât greu și la prețuri piperate. Era secetă și foamete mare. La Brașov era și fratele său (a lui Mircea Bădulescu-n.n.) Alexandru, căsătorit acolo, care lucra ca maistru militar, tot la aviație, tâmplar, foarte bun gospodar, priceput la toate ale casei. Ne vedeam normal, dar nu des, fiecare cu grijile lui. Pe noi ne bătea gândul să revenim la Buzău, unde era mai aproape de părinți. Cred că acolo, la Brașov, am înțeles cât este de greu să fii soție de ofițer, de militar. Umbli de colo, colo, fără o casă a ta, fără un rost stabil. Mircea s-a zbătut și în toamna acelui an ne-am mutat la Buzău, unde a obținut locuință, ca familist, în strada Tudor Vladimirescu nr.12. De când

am fost gravidă, mama s-a mutat la noi, făcea toată treaba. La Buzău l-am născut pe Doru."[35]

Foaia matricolă a căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu consemnează în forma prescurtată, caracteristică documentelor militare, cu indicarea acțiunii, datei calendaristice a acesteia, numărul ordinului și denumirea organului emitent următoarele: la 20 august 1947 a fost înscris în controalele Flotilei 3 Asalt prin transformarea unității (Flotila 3 Mixtă); la 1 septembrie 1947 a fost șters din controalele Flotilei 3 Asalt și mutat la Gruparea Depozite Comandament Aeronautic (Grup. Dep. Aero.) Buzău și înscris în controalele acestei unități pe aceeași dată; la 18 septembrie 1947, conform ordinului de zi nr.29/1947, s-a prezentat la unitate și a fost încadrat ajutor E.C.P. pe Grupare; 1 noiembrie 1947, rămas încadrat Grupare comandant secund E.C.P. ș.a.m.d.[36]

Așadar, din nou la Buzău, spre bucuria soției că a venit aproape de părinți, dar și a lui Mircea care, cum spune doamna Polixenia, „a avut sentimentul că se așează, în sfârșit, la casa sa, după atâta alergătură până în Cotul Donului, în Crimeea, în Ungaria și Cehoslovacia, la Turda, la Brașov. Deja de Crăciun am primit locuință din fondurile armatei, cu chirie, o casă naționalizată, în strada Tudor Vladimirescu nr.12, vizavi de Școala de Agricultură, unde, a fost și școala de tractoriști, băieți și fete. Casa era mare, cu două camere și dependințe, foarte aproape de centru. Sigur m-am bucurat, aveam căminul nostru. Mircea împlinise la 1 noiembrie 1947 treizeci de ani, iar eu la 1 august 1947 douăzeci și trei de ani. În anul acela, 1948, la 8 octombrie a venit pe lume și Doru, „boxierul", cum îl numea doctorul la maternitate, căci fusese de aproape cinci kilograme. Pe Doru l-am botezat acasă, cu preot, cum făceau majoritatea ofițerilor, să se ferească de neplăceri la serviciu, unde trebuiau să fie... atei! Așa era regimul, nu se putea altfel pentru ei, ca ofițeri. Nași au fost sora mea mai mică, Tincuța și un bun prieten a lui Mircea, Victor Ionescu, avocat, nu soțul Tincuței, Dumitru Dabija, care era ofițer aviator, coleg cu Mircea pe front, la fel din Buzău, care s-au căsătorit abia în 1949. Și Dumitru Dabija a fost dat afară din armată, pe aceleași criterii politice. Mircea ținea mult la familia sa și se zbătea în fel și chip să-i asigure, cât se putea asigura atunci, toate cele necesare. Asta a fost bucuria noastră la stabilirea la Buzău, aveam casa noastră, „cuibul nostru", cum spunea Mircea."[37]

Conform *Carnetului de zbor*, deja la 29 ianuarie 1948 a efectuat un zbor de antrenament, timp de aproape o oră, cu patru aterizări, la 200

m înălțime, cu avionul *Gotha 10* de școală care îl zbura pentru prima dată. În zilele următoare, la fel, inclusiv pe avionul I.A.R.39. La mijlocul lunii februarie 1948 totaliza șapte ore și treizeci de minute de zbor.[38] Zbura, și acest fapt, credem era important, dincolo de orice alte activități solicitate de funcția ce o îndeplinea. Faptul acesta este pe deplin confirmat de detașarea sa la Școala de Pilotaj Ziliștea ca „secund politic și instructor de zbor", începând cu data de 1 mai 1948.[39] După cum se va arăta, pe aerodromul Ziliștea (azi Boboc, jud. Buzău), până la sfârșitul lunii septembrie 1948, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu va totaliza aproape optzeci de ore de zbor, cu 213 aterizări.[40] Va cunoaște din nou bucuria zborului și admirabila căldură sufletească a camarazilor de aerodrom. Frământarea politică a anului 1948 aproape că nu îl mai atingea.

În adevăr, anul 1948 a fost unul îndestul de frământat. Regele Mihai I fusese silit să abdice, la 30 decembrie 1947, și să părăsească țara la începutul anului 1948. La 13 aprilie 1948 a fost adoptată o nouă Constituție, iar la 11 iunie 1948 Marea Adunare Națională a adoptat *Legea privind naționalizarea principalelor întreprinderi industriale, miniere, bancare, de asigurări și de transport* ș.a.m.d. „La sfârșitul lunii martie 1948 sau la începutul lunii aprilie Mircea a declarat la Tribunal că renunță la lotul de 5 ha pământ arabil ce îl primise la Pogoanele pentru că era Cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul". Și bine a făcut. Impozitele și cotele erau mari, nu se puteau acoperi din ce producea pământul. Eram în maternitate, în octombrie 1948, când a venit sectoristul cu hârtia de la Grindu unde aveam cele 25 hectare pământ dotă să mă aresteze că nu am plătit cotele și impozitele și nu mai țin minte ce alte obligații. În 1949 le-au luat și pe acelea, iar pe tataia (Enache Dumitrescu, tatăl Polixeniei Bădulescu-n.n.) au venit să-l aresteze, i-au confiscat casa de la Gherăseni, unde au făcut dispensar. Așa că am rămas... fără griji! Vreau să spun că Mircea avea o intuiție grozavă asupra evenimentelor. De prin 1947, de la Brașov, mi-a zis că vrea să se descotorosească de cele cinci hectare, întrucât nu făcea față impozitelor. Că Mircea a trăit o dramă, și-a riscat viața pe front pentru cele cinci hectare, că eu și părinții mei am trăit o dramă, și alături de noi, Mircea, este ușor de înțeles. Vremurile s-au schimbat cu totul, nimic nu mai era cum fusese."[41]

Situația cavalerilor Ordinului „Mihai Viteazul" a fost deosebit de grea în anii 1947-1951. Pe scurt, câteva repere. Prin Legea pentru împroprietărirea ofițerilor decorați cu Ordinul „Mihai Viteazul" din 15

mai 1927 s-a stabilit ca ofițerii activi sau în rezervă decorați cu Ordinul „Mihai Viteazul" în războiul de întregire din anii 1916-1919, să primească drept „recompensă națională", loturi de 5 sau 25 ha pământ arabil. Legea a rămas în vigoare până la 21 aprilie 1945, când a fost modificată, aplicându-se și ofițerilor decorați cu Ordinul „Mihai Viteazul" cu spade, instituit la 23 august 1944.[42] Potrivit reglementărilor legale, statul și-a rezervat dreptul de proprietate asupra loturilor distribuite cu începere din anul 1945, iar ofițerii aveau numai dreptul de uzufruct, nemaiputându-l nici vinde, nici înstrăina. Tot după reforma agrară impozitele agricole și cotele de cereale au fost stabilite la plafoanele celor impuse moșierilor și chiaburilor. Mai mult, din 1948 regimul de dijmă nu a mai fost permis, iar țăranii refuzau să ia pământul în arendă. În aceste condiții, ofițerii decorați cu Ordinul „Mihai Viteazul" și împroprietăriți (fără voia lor) cu loturile respective de pământ ca „recompensă națională" erau în imposibilitatea de a mai plăti mâna de lucru și a achita obligațiile către stat. Ca urmare, treptat, traversând stările de tensiune aferente, au „donat" (cum scria presa vremii) statului loturile primite pentru eroismul lor.[43]

În această situație -și în această dramă- a fost și căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu. Nu credem că acesta nu observa cum se sfarmă toate în jurul său, de la interzicerea aviației de bombardament la scoaterea din oficiu în rezervă și, acum, deposedarea de loturi de pământ dobândite, în fond, cu jertfă. „Când sectoristul a venit la mine la spital (maternitate-n.n.) Mircea se afla la Brașov, căci fusese scos din aparatul politic, și era comandantul aerodromului militar de acolo. Cu umorul cu care își însoțea totdeauna gândurile triste mi-a zis: „Vezi ce deștept am fost că am scăpat de pământ, ar trebui să „donezi" și tu statului cele 25 de hectare primite dotă, măcar știi una și bună: nu mai ai nimic!" Evident, mă necăjea. Dar nu a fost nevoie să le „donez", statul le-a luat cu forța, căci așa se proceda, noi nu mai aveam putere să acoperim datoriile către stat."[44]

Pe aerodromul Ziliștea, de la 1 mai și până la 1 septembrie 1948, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a realizat-dacă ne putem exprima metaforic-penultimul „mare dans", ca activitate de zbor, din viața sa. Zbura aproape zilnic. Zbura cu plăcere. Se regăsise cu vechi camarazi, între care locotenent-comandorul aviator Petre Agheici și comandantul Școlii de Pilotaj Ziliștea, locotenent-comandorul aviator C-tin Ședrea, acesta din urmă fiind promoție de școală militară cu, acum, locotenent-comandorul aviator Ioan Eftimopol, prezent și el la

Ziliștea.[45] Și încă: zbura ca instructor de zbor în dublă comandă cu elevii, pe avioanele Nardi și Fleet, inclusiv raiduri, cu câte 4-8 aterizări pe zi, apoi, ca antrenament, pe avioanele de război I.A.R.80 și I.A.R.39. „Îmi amintesc bine perioada aceea-mărturisește doamna Polixenia Bădulescu-era o vară frumoasă și Mircea era fericit că zbura și că pruncul nostru creștea ca un năzdrăvan în pântece. Îmi spunea de Agheici, de Eftimopol cu care fusese pe front. Încă de la Turda îl cunoșteam pe Eftimopol. Și eu mă bucuram pentru Mircea că se simțea bine la Buzău și la Ziliștea. Era numai zâmbet, nu știa, când venea acasă cu ce să mă răsfețe. Parcă v-am mai spus, Mircea și-a dorit o familie a sa, enorm și-a dorit, și a luptat din răsputeri pentru aceasta. Spera mereu în mai bine. Făcea exerciții de speranță... Pentru că vremurile au fost cum au fost, mai mult ostile, decât bune. Ceva asemănător s-a simțit Mircea la Ploiești, când ne-am cumpărat casa noastră și Doru era de-acum mare, mergea la liceu. E poate, pentru anumiți bărbați -și Mircea făcea parte dintre aceștia, dar am observat și la alți aviatori, și nu numai la aviatori-, familia, un fel de reazem, de refugiu permanent, de încredere în forțele proprii, de încredere în viață. Cred că și de aceea nu m-am mai recăsătorit după moartea lui Mircea, nu am mai fost în stare să reeditez ceea ce am trăit alături de Mircea. De fapt, nici nu m-am gândit până acum să povestesc aceasta; poate nici n-ar trebui de povestit, sunt lucruri intime, țin de viața fiecăruia."[46]

În adevăr, a fost o vară frumoasă vara anului 1948, cu puține zile când din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile nu s-a putut zbura. Pe aerodromul Ziliștea, de la 10 mai 1948, într-o zi de luni când a zburat prima dată și până la ultimul zbor, cel din data de vineri 3 septembrie 1948, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, așa cum rezultă din *Carnetul de zbor*, a efectuat 43 zile de zbor din 102 calendaristice (fără duminici, când nu s-a zburat), cu 77,30 ore de zbor și 213 aterizări.[47] Ca urmare, a zburat, în medie, la două zile calendaristice lucrătoare, cu aproape două ore de zbor și cinci aterizări pe zi de zbor, ceea ce amintește întrucâtva cu activitatea de zbor de pe front. Dăm mai jos zilele în care a efectuat mai mult de două ieșiri-avion pe zi, astfel:

2 iunie 1948,	4 ieșiri,	11 aterizări;
11 iunie1948,	4 ieșri,	11 aterizări;
30 iunie 1948,	4 ieșiri,	11aterizări;
9 iulie 1948,	3 ieșiri,	5 aterizări.[48]

Alte „performanțe": a) număr de aterizări pe ieșire-avion, cu precizarea zilei de zbor, astfel: 10 (2 iulie, 12 august); 8 (27 mai, 18 iunie); 7 (16 iunie, 10 iulie, 10 august); 6 (26 mai, 4 iunie, 30 iunie, 24 august); 5 (18 august, 26 august); 4 -în șase zile de zbor; b) ore de zbor pe ieșire-avion, cu precizarea zilei de zbor astfel: 5 ore și 25 minute (16 iulie; raiduri-dublă comandă cu elevi, 7 aterizări, avion Nardi); 4 ore și 20 minute (10 august) zbor fără vizibilitate (P.S.V.)-dublă comandă cu elevi, 7 aterizări, avion Fleet); 12 august:(idem, 10 aterizări). Raidurile cu elevii (total 10) au fost efectuate pe traiectele: Ziliștea-Cioara Doicești-Ziliștea; Ziliștea-Brăila-Ziliștea. Dublele comenzi, ca instructor, le-a efectuat în principal cu locotenentul Trifan Vasile și adjutant Babocea M., iar dublele comenzi în zbor de instrucție cu: căpitan Popescu Greaca, maior Suceveanu și vechiul său camarad maior (după noua denumire a gradelor militare) Petre Agheici.[49] Cam astfel se prezenta palmaresul activității de zbor a căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu din vara anului 1948. Nu vom spune-nici mult, nici puțin, ci-atât cât era necesar, din tot sufletul, cu toată bucuria sa de om tânăr, în speranța de mai bine. Concluziv, în *Carnetul de zbor* de află consemnarea: „Se certifică de noi, Comandantul Școlii de Pilotaj (maior Șendrea Constantin-n.n.), căpitan Bădulescu Mircea a executat de la 1.IV.1948-1.IX.1948 următoarele zboruri și ore: D.C. (dublă comandă-n.n.)-ore 64 (Nardi, Fleet P8W); Antrenament-13.30; Pe avion de școală -69.05; Pe avion de război -8.25 (5.55 I.A.R.80+2.30 I.A.R.39). Total: 77.30."[50] Se încheia astfel un capitol frumos, chiar „romantic", din activitatea de zbor a căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, la Ziliștea-Buzău.

„Bucuria cea mare a venit, nu putea să nu vină -mărturisește doamna Polixenia Bădulescu-, într-o vineri, la 8 octombrie acel an (1948-n.n.) l-am născut pe Doru, la maternitate, un copil voinic, de apropae cinci kilograme. A venit mama, apoi a venit și Mircea. Evident că nu am putut să vorbesc cu ei. A vorbit Mircea cu doctorul mamoș, am uitat cum îl chema, și l-a asigurat că totul era în ordine. Normal că eram mândră ca mamă, mai ales că era primul copil, și băiat. În neamul nostru au fost numai fete. Așa că mândria mea era foarte mare. Când am ieșit din maternitate și am venit acasă, pe Tudor Vladimirescu nr.12, împreună cu Mircea și cu mama, peste tot erau numai flori și atâta bucurie cât nu s-a mai văzut. Ăsta micu' dormea buștean, nu avea treabă de noi! Mircea mi-a dăruit atunci un lanț de aur, cu cruce, îl port și acuma la gât, ca amintire, cât voi trăi. Mama a stat numai cu noi, și

ea care născuse și crescuse patru fete știa rostul la toate, scăldat, înfășat și câte altele când ai copil mic. La botez au venit toate neamurile, că nu mai încăpeau în casa aceea mare. Dar cel mai mândru era tot Mircea. Nu se mai sătura să-și vadă "odoru'" -așa-i spunea- cum doarme scăldat și sătul în landou, un cărucior altfel de cum sunt acestea de acuma. Ce mai, umbla numai pe vârful degetelor prin casă! În toate, mare noroc am avut cu mama mea Chiriachița care era în putere și făcea treburile casei aproape singură, pe toate. Așa a rămas până la sfârșitul vieții. Nu se frângea sub greutăți, parcă le lua în derâdere. A știut să trăiască simplu și demn și îndemna și pe alții să facă la fel, inclusiv pe Mircea îl „muștruluia", nu se ferea să o facă, dar se înțelegeau chiar bine de tot. Pentru că necazurile au venit peste noi și nu puține."[51]

Conform Ordinului Ministerului Apărării Naționale. Direcția Superioară a Personalului nr.Z.1221 din 29 septembrie 1948 și a Ordinului Comandamentului Aeronauticii. Statul Major. Biroul 1 Mobilizare nr. 444 din 6 octombrie 1948, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a fost eliberat din funcția de ajutor politic ppentru E.C.P. la Gruparea Depozite Comand. Aeron. și mutat în Flotila 3 Asalt Brașov în funcția de comandant Grup comandă zbor și comandantul aerodromului militar.[52] De fapt, cum s-a mai arătat, la 4 octombrie 1948, în baza Decretului Prezidiului Marii Adunări Naționale nr.1670 „aparatul politic" a fost transformat în „aparat de partid", cu Direcția Superioară Politică a Armatei (D.S.P.A.) ca secție a C.C. al P.M.R. Este lesne de înțeles că în „aparatul de partid" au rămas doar „activiștii", adică doar acei ofițeri și (eventual) subofițeri care au fost școlarizați (îndoctrinați) în acest scop. Căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a înțeles situația, chiar fără nici un fel de frământare, mai ales după ce trăise atâtea bucurii în vara și toamna acelui an. Ca dovadă, la 1 decembrie 1948 se afla printre puținii elevi ai Școlii de zbor fără vizibilitate de la Târgșor -Ploiești, detașat în baza Ordinului nr.23992/1948 al Comandamentului Aeronauticii.[53]

Foaia calificativă pe anul 1948/1949 (1 noiembrie 1948-1 mai 1949) a căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu explică în termeni superlativi și cu amănunte semnificative activitatea sa pe durata celor cinci luni (decembrie 1948-mai 1949) la Școala de zbor fără vizibilitate de la Târgșor-Ploiești,[54] iar *Carnetul de zbor* consemnează cu rigoare (de chiar zece minute) zborul instrumental realizat pe avioanele de transport public *Focke-Wulf Fw.58* și *Junkers Ju.34* pe care le zbura pentru prima dată. La fel, zborul (navigație radio) pe avionul de transport *Lockeed 10* pe care îl zbura prima dată, precum și pe avionul Ju.34. S-a adăugat acestui program de pregătire un număr restrâns de ore de zbor (3h 10^{m}; 16 aterizări) pe avionul de bombardament *Heinkel He. 111*.[55] Citim în *Foaia calificativă*: „Ofițerul a fost mereu exemplu de demnitate, corectitudine și desăvârșită disciplină, dând dovada unei temeinice și sănătoase educații militare. Paralel cu acestea cpt. Bădulescu e înzestrat cu splendide aptitudini profesionale(...) A obținut brevetul de pilot de transport public internațional, în urma probelor teoretice la sol și practice în aer pe avionul *Lockeed 10*, în fața unei comisii mixte cu reprezentanți din Dir(ecția) Av(iației) Civile și Comand (amentul) Aviației (Militare-n.n.). În exercițiile de zbor prin nori ori în condițiuni de rea vizibilitate s-a dovedit a fi stăpân pe sine, cu putere de judecată, de discernământ chiar în cazuri critice."[56] Potrivit *Carnetului de zbor* proba pentru brevet pe avionul Lockeed 10 s-a consumat luni 15 aprilie 1949, cu maior Teodoru I.[57] Instructorii de zbor: Mănica Dumitru, Balotescu Alexandru. Instructor de zbor: Popescu I.[58] Palmares: 9 ore și 10 minute -*Focke Wulf 58*; 28 ore și 15 minute-*Junkers 34*; 3 ore și 50 minute -*Lockeed 10*; 3 ore și 10 minute -*Heinkel 111*. Total ore de zbor: 44 ore și 15 minute. Total aterizări: 70.[59]

Fără îndoială, obținerea brevetului de pilot transport public internațional a fost pentru căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu un succes meritat, în sensul că a dorit aceasta și a reușit ca om și ca aviator pilot să împlinească această dorință. Era încă un exercițiu (greu) pentru speranță...„ Țin minte că, înapoiat de la cursuri, a spus bucuros: „De acum nu se mai poate muri de foame", și era tare mândru de această nouă realizare."[60] Mărturia doamnei Polixenia Bădulescu este una dintre cele mai prețioase, în sensul că Mircea T. Bădulescu conștientizase două aspecte esențiale: a) decapitarea aviației militare, cu puține șanse de revigorare în viitor, fără introducerea aviației reactive; b) singura profesie pe care o putea exercita în mod temeinic era aceea de aviator pilot, brevetarea ca pilot de transport internațional fiind o dovadă peremptorie în acest sens. Dar împrejurările au făcut ca să nu poată practica niciodată această profesie de pilot transport internațional. După scoaterea din armată, în octombrie 1951, prevederile articolului 40 litera f din Statutul Corpului Ofițerilor și clauzele aferente îi interziceau practic să profeseze ca pilot de linie internă sau internațională. Vom adăuga că situația devenise atât de critică spre sfârșitul anului 1949 și anii următori (devastați de stalinism până în

cele mai mici amănunte) încât chiar directorul TARS (Transporturile Aeriene Româno-Sovietice, singura companie de transport aerian rămasă în funcțiune), căpitan-comandorul Mihail Pavlovshi a fost arestat și întemnițat timp de cinci ani (1949-1954) la Canal și în alte locuri de detenție comuniste. Acesta, cu amărăciune notează în cartea sa: „La 49 de ani (câți avea la 7 octombrie 1954-n.n.) toate porțile mi se închideau. Nici nu puteam arăta o autobiografie, cu 5 ani de închisoare. Nu se uita nimeni dacă era pe drept sau nu. Vroiam să lucrez ceva, indiferent ce, să reușesc să nu mă mai gândesc la cele petrecute."[61] Spune aceasta, în anul 2001, decanul de vârstă al piloților români, generalul aviator Mihail Povlovschi, la peste 95 de ani, amintindu-și vremurile de demult, extrem de grele.

Începând cu data de 1 mai 1949 căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a fost detașat la Școala Militară de Pilotaj Ziliștea ca instructor de zbor, conform Ordinului M.A.N. Direcția Cadrelor Armatei nr.N.N.2467/1949 și a altor ordine aferente.[62] Perioada de detașare era până la 31 decembrie 1949. Între timp, la 15 iulie 1949 a fost șters din controalele Flotilei 3 Asalt Brașov și mutat la Regimentul 3 Aviație Târgșor în poziția detașat la Școala Militară de Pilotaj Ziliștea. La 29 noiembrie 1949 s-a prezentat din detașare și a fost încadrat ca șef al observatorilor aerieni și instructor de zbor. În lunile următoare alte două detașări: la Comandamentul Forțelor Aeriene Militare (C.F.A.M.) pentru lucrări la regulamente, în perioada 27 decembrie 1949-17 ianuarie 1950; la Centrul de Instrucție al Aviației de la Tecuci, comandantul Grupului elevi și instructor de zbor, în perioada 1 februarie-30 aprilie 1950. La 30 aprilie 1950, după excluderea din partid (a fost primit membru P.M.R. în martie 1949 în timp ce se afla la Școala de zbor fără vizibilitate de la Târgșor), a fost mutat la Școala de Ofițeri Aviație nr.2 de la Focșani, mai întâi ca ofițer ajutor pentru aprovizionare, apoi de la 15 noiembrie 1950 ofițer la Secția Învățământ și profesor la elevi.[63]

Pe parcursul a doar un an de zile, aprilie 1949-aprilie 1950 căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a trăit o mulțime de evenimente care, toate, semnalau o înrăutățire a situației în general, a situației sale concrete, în special. Este lesne de sesizat că zbaterea sa includea două aspecte: a) să se mențină în cadrele active ale armatei și, fără îndoială, în calitatea de personal navigant; b) să revină cu serviciul la Buzău sau în apropiere, fie și ca detașat, spre a fi cât mai aproape de familia sa. Credem că înscrierea în partid, în martie 1949, în timp ce

se afla la Școala de la Târgșor, a cumulat în acel moment două aspecte: a) solicitările locțiitorilor politici (care îndeplineau și funcția de secretar al biroului organizației de bază de partid) de a primi în partid pe „cei mai buni dintre cei mai buni" și cu originea socială „sănătoasă" (tatăl lui Mircea T. Bădulescu-fost mic meseriaș, fără atelier); b) opțiunea personală, văzând în calitate de membru al partidului un mijloc de siguranță în plus pentru zbaterile sale existențiale. Adăugăm la toate acestea drama familiei Enache și Chiriachița Dumitrescu, părinții soției și socrii săi, care în 1949 au fost expropiați total, cu confiscarea bunurilor imobile. Se vedea cu ochiul liber, cum se spune, că înrăutățirea situației era tot mai accentuată. Nu-i rămânea decât să-și vadă de profesia sa și să se bucure de zbor și de liniștea căminului său. „Deja după ce l-au mutat la Focșani-își amintește domna Polixenia Bădulescu -îl vedeam pe Mircea mai îngrijorat, mai puțin vesel. Nu se plângea de nimic, dar îl vedeam cum se frământă. Când îl întrebam, îmi răspundea evaziv că o să fie mai bine, să avem răbdare; nu spunea aproape nimic din necazurile sale la serviciu. Până atunci gândul lui era la zbor, vorba sa la fel."[64]

La Ziliștea, în perioada mai-octombrie 1949 a zburat, în adevăr, „pe rupte" cum se spune sau, mai corect, „din tot sufletul", parcă intuind că va fi pentru ultima dată, atât de mult și atât de frumos. S-a regăsit pe sine, zburând. De data aceasta era numai „instructor de zbor", nu „și instructor de zbor", alături de „ajutor E.C.P.". Dar să etalăm rezultatele, care sunt, sub raport statistic, impresionante, astfel: a) total zile calendaristice (fără duminici, în perioada 16 mai-8 octombrie 1949)=126; b) total zile în care a zburat=75; c) total ore de zbor=216 ore și 30 minute; d) total aterizări=1212; e) avioane zburate: Fleet, Nardi.[65]

Se impun câteva detalieri, astfel:

A. Perioada 16 mai-14 august 1949 a fost cea mai intensă în activitatea de zbor a căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu, ca instructor de zbor. Perioada includea 91 zile calendarisrtice (13 săptămâni), cu 78 zile lucrătoare. Din zilele lucrătoare s-a zburat 65 zile, ceea ce înseamnă, practic, în fiecare zi, cu de regulă, o singură ieșire-avion pe zi, chiar dacă această ieșire a durat de la peste trei la peste șapte ore de zbor, astfel:

a) peste șapte ore de zbor -2 zile: 21 mai, cu 53 aterizări; 26 mai, cu 47 aterizări;

b) peste șase ore de zbor -2 zile: 30 mai, cu 47 aterizări; 1 iulie, cu 40 aterizări;

c) peste cinci ore de zbor -2 zile: 27 mai, cu 39 aterizări; 24 mai, cu 37 aterizări;

d) peste patru ore de zbor -6 zile: 20 mai, cu 39 aterizări; 25 mai, cu 30 aterizări; 31 mai, cu 29 aterizări; 5 iulie, cu 31 aterizări; 8 iulie, cu 27 aterizări; 9 iulie, cu 30 aterizări.

e) peste trei ore de zbor -17 zile, cu circa 20-25 aterizări;

B. Din totalul de 216 ore și 30 minute ore de zbor, pe avioanele *Fleet* și *Nardi* au fost: 203 ore și 35 minute duble comenzi cu elevii; 12 ore și 55 minute antrenament individual.[66]

Este lesne de sesizat efortul depus. Considerăm că, în raport cu aceste rezultate, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu și-a manifestat bogat vocația sa de instructor de zbor, de excelent zburător și pedagog. O cercetare specială s-ar impune pentru a cunoaște nominal pe acei care au beneficiat de măiestria instructorului lor de zbor, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu. Ziliștea (Boboc)-Buzău era la acea dată, și va deveni ulterior, după anii '60 ai secolului al XX-lea un puternic centru de pregătire al personalului militar navigant românesc cu tradiții aviatice ce coboară în timp până la anii 1912, 1910.[67]

3. Calvarul unui an: 1951

Anul 1951 a debutat cât se poate de prost pentru căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu. Cum s-a mai arătat, la 16 august 1950 a fost șters din controalele (evidența) Regimentului 3 Aviație Târgșor și mutat la Școala de Ofițeri Naviganți Aviație nr.2 de la Focșani, unde îndeplinea funcția (înscrisă în statul de organizare cu gradul de maior) de ajutor al șefului Secției Învățământ a Școlii și profesor la cursurile de la Tactica aviației, Cunoașterea altor arme (infanterie, artilerie, etc.) și Bombardament aerian.[68] Deși nu mai zbura, îi plăcea enorm munca la clasă cu elevii săi. Șeful său direct, șeful Secției învățământ era căpitanul aviator Bulat L. Mihail, fost pilot de vânătoare, un bun camarad (n.1916), care îl aprecia în termeni superlativi.[69] La 1 noiembrie 1950 Mircea T. Bădulescu împlinise 33 de ani, continua să facă naveta săptămânală Buzău-Focșani și se considera destul de energic, sănătos; era mulțumit că Doru creștea viguros și că Paula, soția sa, era ajutată permanent de mama sa, Chiriachița Dumitrescu. Cu toate aceste simțea că ceva nu este în ordine. Atmosfera în Școală deși aparent calmă, era stresantă în ceea ce privește relațiile interumane, dominată de suspiciune și neprevăzut. Cu vigoare diabolică, principiul

„lupta de clasă care se ascute mereu" (emanată de I.V. Stalin, care mai trăia, și, în decembrie 1949, la 70 de ani, fusese aproape zeificat în toate instituțiile statului român, din ordinul partidului unic de guvernământ) acționa pretutindeni prin zelul lucrătorilor din serviciile pentru personal. Lozinca bolșevică „Cadrele (de partid-n.n.) hotărăsc totul", fusese aplicată și în sensul că deciziile concrete (în contact cu persoanele fizice) emanau de la... Direcția cadre, Secția cadre, Biroul cadre! Serviciile cadre, mai ales în structurile militare românești, au fost alături de Comisia de partid[70] de pe lângă organele de partid (în armată-Direcțiile politice), adevărate organe de tortură morală și politică (de unde și criteriul de evaluare „motive moralo-politice"), în acea perioadă pro și post-stalinistă, timp de mai bine de un deceniu și jumătate, până după *Declarația din aprilie 1964*. Totul era în secret, cu ușile închise, oamenii aveau simțământul că sunt mânuiți, în pofida voinței lor, de forțe ascunse, subterane, aproape chiar oculte. Cei care încercau vreun gest de protest firesc (de revoltă nici nu putea fi vorba!) erau eliminați treptat, iar de la caz la caz, privați de libertate, exterminați.

La 17 ianuarie 1951 căpitanul Mircea T. Bădulescu a fost chemat la Biroul cadre, unde șef era locotenentul major Nicolae Platagu, care i-a adus la cunoștiință faptul că a fost numit șef al Serviciului Echipament al Școlii și să ia măsurile în consecință, întrucât în Secția învățământ și ca profesor nu mai poate lucra! Nu cunoștem felul în care s-a consumat respectiva scenă, bănuim doar perplexitatea căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu în fața unei astfel de știri. Faptul s-a concretizat în cursul aceleeași zile prin raportul personal scris nr.1 către comandantul Școlii, locotenent-colonelul Constantin Gheorghian. Redăm integral textul acestui raport scris:

„Nr.1
din 17-01-1951

Cpt. Bădulescu T. Mircea
către
Școala Ofițeri Naviganți Av. nr.2

Tov. colonel Comandant,

În ziua de 17-01-1951 am fost anunțat de șeful Biroului cadre că am fost încadrat ca șef al Serviciului îmbrăcăminte. Am luat legătura cu Plutonierul Vrabie Teodor, vechiul mânuitor și am stabilit luarea în primire a serviciului astfel:

-între 17-21 ianuarie se pune la punct gestiunea,

-între 21-25 ianuarie luarea în primire a magaziei.

Subsemnatul din 25 aprilie până la 15-11-1950 am funcționat ca ajutor pentru aprovizionare.

De la 15-11-1950 până în prezent am funcționat ca ajutor al șefului Secției învățământ, încadrat pe loc (funcție-n.n.) de maior.

În situația prezentă, fără a comite vreo greșeală, fără a primi avertisment am fost încadrat într-o funcție retrogradă, pe loc de locotenent major, deși sunt cel mai vechi căpitan din unitate.

Față de cele raportate și în conformitate cu Reg(ulamentul) Disciplinar, cap.VI, art.43 și art.47, rog a fi scos la raport confidențial personal.

Cpt. Bădulescu."[71]

Trei zile mai târziu, comandantul Școlii a consemnat rezoluția sa pe raportul primit, cu adresă către Biroul cadre, astfel: „20.01.1951 / *B. cadre* / Încadrarea de unde o știe? / Astăzi se definitivează chiar la propunerea lui."[72]

Întrebarea „Încadrarea de unde o știe?" viza probabil faptul că funcția de șef al Serviciului echipament era doar de locotenent major și nu trebuia divulgată, cel numit urmând a fi pus în fața faptului împlinit, la ordin. Totodată, această întrebare mustra direct pe șeful Biroului cadre pentru „complicitatea" sa. Cât privește expresia „Astăzi se definitivează (încadrarea-n.n.) chiar la propunerea lui.", deși oarecum ambiguă, lasă să se înțeleagă că cel puțin comandantul Școlii de Ofițeri Naviganți Aviație nr.2 a stat de vorbă cu căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu. Dacă a stat de vorbă, cum era normal, regulamentar, presupunem că două au fost întrebările puse de petent: De ce retrogradarea, care sunt motivele reale? Cine va continua cu elevii cursurile de Tactica aviației, Cunoașterea altor arme și Bombardament aerian?

Cert este că la 20 mai 1951, în *Caracterizarea de serviciu* a căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu pe perioada 1 octombrie 1950-20 mai 1951, șeful Secției învățământ, căpitanul Mihail Bulat preciza: „Ofițerul îndeplinește funcția superioară gradului (corespunzătoare gradului de maior-n.n.) cu succes și cred că este locul de producție cel mai adecvat pregătirii sale."[73] Adaugă imediat: „Merită a fi avansat la gradul de maior."[74]

Cu toate acestea, rămân necunoscute motivele de ordin cazon (invidie, promovarea protejaților etc.) pentru înlăturarea căpitanului

aviator Mircea T. Bădulescu din funcția ce o deținea la Secția învățământ. Sunt certe, în schimb, așa numitele motive „moralo-politice", care funcționau permanent, cu forță decisivă, și doar aparent în paralel cu alte motive. Exemplul cel mai concludent s-a consumat, privitor la căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, chiar spre sfârșitul lunii mai 1951 și în legătură cu ceea ce căpitanul Mihail Bulat stipula în finalul amintitei *Caracterizare de serviciu*: „Merită a fi avansat la gradul de Maior". Mai mult, îndeplinea condiția statutară de șase ani vechime în gradul de căpitan, de la 16 iunie 1945, rectificată legal de la 16 septembrie 1944.[75]

În *Memoriul personal* al căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu apare un documentrelativ straniu, datat 24 mai 1951, care nu este altceva decât un formular tipizat pentru „PROPUNERI / De înaintare la gradul de..." și completat manu cu cerneală neagră, nesemnat, sub formă de ciornă, dar suficient de revelator pentru cazul analizat.[76] Documentul reia pasaje importante din caracterizarea semantă de căpitanul Mihail Bulat, ba chiar lasă să se înțeleagă că cel (cei) care l-au întocmit a (au) șarjat cu superlativele, întrucât s-au operat tăieturi vizibile în text, cu altfel (?) de caracter al literelor. Astfel, expresia inițială „un pedagog de valoare", a rămas „un pedagog bun", din expresia „a dat rezultate foarte bune în pregătirea noilor cadre" a fost eliminat superlativul „foarte", la fel din expresia „foarte muncitor" ș.a.m.d.[77] Pentru ca să se ajungă în final la: „Concluziuni. Ofițerul poate să îndeplinească o funcție superioară gradului în Sc. (Secția) învățământ", continuată cu adaos de text (unde penița era foarte încărcată cu cerneală și păta literele) astfel: „dar propunem a fi lăsat în acest grad din cauza originii sociale a soției (fiică de moșier), precum și din cauza rezultatelor în munca sa anterioară în compartimentul militar."[78]

De necrezut, azi, dar așa a fost, ca exprimare a principiului luptei de clasă ce domina în epocă („ură nemăsurată împotriva burgheziei și a moșierimii care sunt dușmanii poporului") și a principiului internaționalist pro sovietic, întrucât expresia „rezulatate(lor) în munca sa anterioară în compartimentul militar" însemna: fost combatant în războiul antisovietic din perioada 22 iunie 1941-23 august 1944! Alte comentarii prisosesc. Cert este că propunerea pentru avansarea la gradul de maior a căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu a fost clasată definitiv. Calvarul anului 1951 era abia la începuturile sale!

Să notăm că deja la 20 februarie 1951 căpitanul Mircea T. Bădulescu scria, pe baza unui ghid „venit de sus", prima sa Autobio-

grafie, la fel ca și ceilalți colegi, cadre permanente (active) ale armatei:
„Autobiografie
-Bădulescu T. Mircea.
-Căpitan aviație; Școala Ofițeri Navig(anți) Aviație nr.2.
-Născut la 1 Noiemb(rie) 1917-Buzău, fiul lui Teodor și al Sofiei Bădulescu.
-Tata, a fost croitor-lucrător; din 1940 nu mai lucrează, fiind bătrân și bolnav (68 ani). Nu a avut și nu are nici-o avere.
Nu a făcut și nu face politică; simpatizant al clasei muncitoare.
-Mama, casnică; nu a avut nici-o avere; nu a făcut politică; decedată în 1927.
-Frați-surori: Maria Bădulescu, prin căsătorie Maria Batiste, nu a avut avere și în prezent nu are; nu a făcut politică înainte de 23 Aug(ust) 1944; în prezent membră U.F.D.R. De profesie casnică, este căsătorită, are un copil, din 1938 cu Ion Batiste funcționar la Com-Petrol Buzău, locuiește în Buzău-Piața Unirii, depozitul de benzină.
Alexandru Bădulescu, căsătorit, cu un copil; nu a avut și nu are nici un fel de avere; ocupația înainte și după 23 August 1944, maistru tâmplar-militar; în prezent la reg(imentul) 6 Aviație, oraș Stalin.
Nu a făcut politică înainte; din 1946 membru în P.M.R. verificat.
-Sunt căsătorit din martie 1945, am un copil de 2 ani. Soția este Polixenia Dumitrescu, casnică; nu a făcut politică înainte, fiind elevă de liceu, după 23 Aug(ust) 1944 membră U.F.D.R. A avut fără act legal 25 pog(oane) pământ în comuna Grindași-Ialomița, expropiat în 1945 și 1949. Pământul a fost considerat aparținând socrului (meu), care a intrat în legea de expropiere din 1945. În prezent nu are nici un fel de avere.
-Părinții soției: Chira Dumitrescu, casnică, nu a făcut și nu face politică, nu are avere.
Enache Dumitrescu; înainte de 23 Aug(ust) (1944) a făcut politică liberală; după, nu a mai făcut politică; a avut circa 65 ha pământ în Grindu-Ialomița, care a fost expropiat în 1945 și 1949. O casă în com. Gherăseni-Buzău, expropiată în 1949. După expropiere până în prezent lucrează pe Șantierul Salva Vișeu-Năsăud, zilier.
În 1945, după 23 Aug(ust) 1944, a făcut acte dotale la 3 din fete pe care urma să le mărite, dar actele fiind făcute după 23 Aug(ust) 1944 nu au mai fost valabile și, ca urmare, întreaga avere a intrat în legea exproprierii."[79] Și așa mai departe încă patru file, ultima și o parte din penultima fiind consacrată „persoanelor care mă cunosc", în general

foști camarazi de front și colegi din anii 1939-1951, cu indicarea destul de sumară a locului lor de muncă și a perioadei cât au lucrat împreună. Autobiografia a foat semnată și datată: 20 Febr(uarie) 1951.

Cine nu a alcătuit vreodată o astfel de *Autobiografie*, în care, conform ghidului, accentul cădea pe originea socială, averea și politica prestată înainte și după 23 august 1944, ca expresie a aplicării devastatoare a principiului luptei de clasă, este greu să-și imagineze efortul făcut de cel în cauză pentru alcătuirea acesteia! Mai ales că se adăuga și amenințarea „cadristului" (ofițerului lucrător în serviciul personalului), potrivit căruia: „Tovarăși, să nu mințiți, să spuneți adevărul și numai adevărul!" La întrebarea celor în cauză „dacă nu cunoșteau anumite date?", răspunsul venea oarecum conciliator: „Mai bine nu scrieți, decât să mințiți, tovarăși!"[80]

Se pare că metoda aceasta „cu ghid" nu a dat rezultatele scontate, în sensul că răspunsurile nu erau impuse (cuantificarete cu detalii), lăsau loc „unor omiteri", care pentru „munca de cadre" echivala cu un... dezastru! Ca urmare, deja în luna aprilie 1951 se aflau în toate unitățile militare teancuri masive de formulare tipizate purtând titlul FOAIE DE SERVICIU, sub antetul *Ministerul Forțelor Armate ale R.P.R.* și care, fiecare, conținea 26 pagini numerotate tipografic, cu nu mai puțin de 26 rubrici numerotate și casetate în diviziuni și subdiviziuni, care se încheia începând cu pagina 21, cu „AUTOBIOGRAFIE / aparținând...", sub recomandarea subliniată: „Se va scrie citeț, îngrijit și numai cu cerneală."[81]

O astfel de *Foaie de serviciu* a completat și căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, cu precizările încă din prima pagină: „Întocmită la data de *12 aprilie 1951* / În unitatea *Școala Ofițeri Naviganți Aviație Nr.2*."[82], cu o riguroasă *Autobiografie* dezvoltată pe patru pagini, urmată de o *Notă de persoanele care mă cunosc*, încă o pagină completă și semnată.[83] Avea să fie acesta ultimul document olograf pentru serviciul personalului, întocmit, ca ofițer activ, de către căpitanul Mircea T. Bădulescu, extrem de valoros ca informații și aprecieri pertinente, exploatat de noi în diferite etape ale cercetării de față, după cum s-a arătat.

În subsidiar mai notăm că, aflat la Târgșor, la Regimentul 3 Aviație, unde funcționa ca șeful observatorilor (aero) și instructor de zbor, căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, a semnat la 21 noiembrie 1949 un document intitulat FIȘA PERSONALĂ, formular tipizat, cuprinzând opt pagini numerotate tipografic și nouă capitole (I.Date biografice, II.Date profesionale, III.Unități din care a făcut parte, V.Campanii etc.)

în cuprinsul acestora. Documentul nu a fost redactat personal, ci doar semnat. Formularul conținea, în final, următoarea precizare, imprimată tipografic: „Semnătura colectivului care a întocmit fișa", iar sub ea, două semnături indescifrabile, una cu gradul de „Serg(ent) Maj(or)." Ștampila aplicată avea următoarea legendă: „Ministerul Apărării Naționale / Detașamentul Spate / Comandantul / REGIMENTUL 3 AVIAȚIE", cu stema R.P.R. la mijloc.[84]

Așadar, acestea au fost cele *trei* „chinuri" ale activității de personal asupra căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu în anii 1949-1951, puternic marcați de spiritul stalinist și lozinca bolșevică „Cadrele hotărăsc totul", persiflată, pe drept și cu teamă, mai mult în gând: „Cadrele... hotărăște totul!" Dar vârtejul vremurilor avea să continue tot mai accentuat în acel an 1951, cu urmări dintre cele mai felurite, nefaste.

Între altele, cum se știre, I.V. Stalin a decis înarmarea tuturor statelor aflate sub „umbrela" Moscovei, chiar încălcând prevederile Tratatelor de Pace elaborate la Conferința Păcii de la Paris din vara anului 1946. Decizia a fost luată cu prilejul Consfătuirii reprezentanților țărilor de democrație populară și ai Uniunii Sovietice, ținută la Moscova în zilele de 9-12 ianuarie 1951. Din partea României, la Consfătuire au participat doar Gheorghe Gheorghiu-Dej și Emil Bodnăraș, acesta fiind (din 25 decembrie 1947) ministrul Apărării Naționale (ministrul Forțelor Armate, din 1950).[85] Gheorghe Gheorghiu-Dej era la acea dată liderul partidului unic de guvernământ (din 1948) și prim-vicepreședinte al Consiliului de Miniștri (din 2 iunie 1952, președinte al Consiliului de Miniștri, ales de Marea Adunare Națională, în locul lui Petru Groza, acesta ales președinte al Prezidiului Marii Adunări Naționale).[86] În Raportul întocmit la București, în 15 ianuarie 1951, semnat de Gh. Gheorghiu Dej și Emil Bodnăraș se stipula fără echivoc: „3. Pe baza efectivelor de pace și de război fixate la consfătuirea reprezentanților țărilor de democrație populară, a recomandărilor făcute de Stalin, cât și a consultărilor avute cu M.St.M. (Marele Stat Major) al Armatei Sovietice, s-a stabilit următoarea organizare a forțelor armate ale R.P.R. (v. tabelul). Organizarea de pace urmează a fi realizată în întregime până la sfârșitul anului 1952, iar cea de război, gata de mobilizare, la sfârșitul anului 1953."[87]

Ca urmare, la 28 martie 1951, ministrul Forțelor Armate, generalul Emil Bodnăraș a semant Ordinul Strict Secret nr. 00316393 prin care se ordona înfiinațrea Diviziei 3 Aviație Vânătoare Reacție, între 1-15 martie 1951, cu avioanele reactive MIG15, importate din U.R.S.S., în

compunerea a trei regimente de aviație, cu dislocarea inițială la Târgșor, Clinceni-București și Brașov.[88] Toată vânzoleala lucrătorilor din serviciul personalului din prima parte a anului 1951 viza, în fond, pentru aviație, selecționarea „din punct de vedere politic, medical și profesional" a celor circa o sută de piloți care urmau să încadreze regimentele de aviație reactivă constituite, în general cu personal tânăr, sub treizeci de ani.[89]

Dar acesta era numai aspectul particular al problemei. Armata Română în noile condiții istorice de la începutul deceniului șase al secolului al XX-lea trebuia curățată de toate „cadrele vechi, burgheze", întrucât „făurirea armatei noi populare", ca „proces revoluționar" era, practic, de neconceput fără înlăturarea acestora! Un exemplu concludent: *Statutul Corpului Ofițerilor*, adoptat în 1951, stipula criteriile pentru ieșirea ofițerilor din cadrele active ale armatei, astfel: „*Capitolul VII*. Ieșirea ofițerilor din cadrele active ale Forțelor Armate: *Art.40*. Ofițerii ies din cadrele active ale Forțelor Armate pentru :

a) împlinirea limitei de vârstă în serviciul militar activ;
b) motive de sănătate;
c) reducerea statelor sau reorganizarea Forțelor Armate;
d) notarea negativă ca necorespunzător serviciului;
e) la dorința ofițerului pentru motive bine justificate;
f) motive moralo-politice;
g) condamnarea prin sentință judecătorească."[90]

Este lesne de sesizat, spre exemplu, că prevederea de la litera e masca demisia din armată, chestiune care la acea dată nu se concepea ca atare, sub termenul de *demisie*: cum să demisionezi din armata poporului?! Asta însemana, din punctul de vedere al moralei proletare, lașitate sau chiar trădare! Totodată, prevederea de la litera d lăsa loc arbitrariului cât încape! Cât privește prevederea de la litera f era de-a dreptul uluitoare și pentru noi cei de astăzi, mai ales când aflăm că sub această formulare „cuminte" se ascundea necruțătorul principiu al luptei de clasă, deja amintit. Cu această prevedere, de la litera f a art.40 din Statutul Corpului Ofițerilor (1951), au fost înlăturați din armată, treptat, toți ofițerii care au luptat pe front contra Uniunii Sovietice în anii 1941-1944 sau au avut origine socială alta decât cea „sănătoasă", adică proletară / muncitorească și țărănească (exclus foștii moșieri, chiaburii, chiar țăranii cu gospodărie mijlocie, înstăriți etc.). Stupoarea criteriului „motive moralo-politice" atrăgea după sine și privarea de drepturi legitime, ca cetățeni, precum pensie de serviciu

sau ajutorul social (numit ajutor unic, în epocă) pentru protecția individului și a familiei sale.

Spre sfârșitul anului 1951, pentru căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu (și nu numai pentru el) chestiunea înlăturării sale din rândul cadrelor active ale armatei era doar una de ordinul zilelor. În cursul verii, în timpul concediului de odihnă, cu o „adeverință din câmpul muncii”, dactilografiată, cu antet, ștampilă și semnătura comandantului (care era contrafăcută, întrucât nu dorea să se știe intenția sa) s-a înscris și a dat examen de admitere la Facultatea de Planificare, secția economie agrară, din cadrul Institutului de Științe Economice și Planificare București, cursurile fără frecvență. A reușit, și pe bună dreptate se considera fericit, în pofida vitregiei soartei.[91]

La 16 octombrie 1951, comandantul Școlii Ofițeri Naviganți Aviație nr.2, locotenent-colonelul Constantin Gheorghian a primit de la Comandamentul Forțelor Aeriene MIlitare, prin curier, următorul document:

„Comandamentul F.A.M.
Secția cadre
Secret Nr.066865
prin curier din 10.10.1951
către
Șc. Ofițeri Naviganți Av. nr.2

Prin ordinul Ministrului Forțelor Armate nr. M.748 din 18.09.1951:

-Pe data de 18.09.1951 cpt. av. Bădulescu T. Mircea și cpt. av. Paraschivescu T. Mircea din Școala de Ofițeri Naviganți Aviație nr.2, au fost trecuți în cadrele de rezervă ale Forțelor Aermate, prin aplicarea Art.40, litera f din Statutul Corpului Ofițerilor, repartizându-se la Comisariatul Militar oraș Focșani.

Ofițerii nu au drept la pensie și nici la ajutor unic potrivit Decretului Br4/1951.

Dispuneți cele legale.

Șeful secției Cadre
Colonel
Andrei Dan

Șeful Bir.1 O.Z.
Locot. major
Ioan Cohribeanu”[92]

Rezoluția comandantului Școlii către Biroul cadre a fost cât se poate de laconică: „16.10.1951. / B.cadre / Cele legale.”[93] Deja ordinul de zi pe unitate de a doua zi stipula:

„Ordin de zi nr.324 din 17.10.1951.

În conformitate cu ordinul M.F.A. nr. M.748 din 18.09.1951, transmis de C.F.A.M. Secția Cadre cu nr.066865 din 10.10.1951,

Pe data de 18.09.1951 cpt. av. Bădulescu T. Mircea și cpt. av. Paraschivescu T. Mircea din această unitate au fost trecuți în cadrele de rezervă ale Forțelor Armate, prin aplicarea articolului 40, litera f din Statutul Corpului Ofițerilor, repartizându-se la Comisariatul Militar, oraș Focșani.

Ofițerii nu au dreptul la pensie și nici la ajutor unic potrivit Decretului Br4/1951.

Ordon:

Efectuarea cuvenitelor mutații.

Șeful Școlii de Ofițeri Naviganți nr.2
Lt. col.
Constantin Gheorghian

Șeful Biroului cadre
Lt. maj.
Nicolae Platagu”[94]

În mod practic, cu acest ultim document, adus la cunoștiință, pe bază de semnătură, s-a încheiat cariera militară de ofițer activ a căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu, începută cu peste zece ani în urmă, la 10 mai 1941. Doamne, când a zburat timpul?! Numai vitregia vremurilor a făcut ca ziua de 17 octombrie 1951 să fie una stranie, tristă. Articolul 40, litera f din Statutul Corpului Ofițerilor! Motive moralo-politice! Ca și cum căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu ar fi fost un sperjur! Un dușman al poporului?!?

Nu știm ce a gândit, cum a reacționat în clipa când a semant pe ordinul de zi luarea la cunoștință. Se consola, probabil, că, alături, colegul său de promoție și camarazi la Flotila 3 Bombardament, căpitanul aviator Paraschivescu T. Mircea, „tizul”, cum se tutuiau reciproc, semnase și el. Sau, în gând, căci nu putea în fața comandantului cu glas tare, rostise înjurătura sa prefereată: „Paștele mamei lor!”, unde „lor” erau, desigur, șefii politici și militari de la București! După cum, poate răsuflase ușurat că, în sfârșit, s-a întâmplat ceea ce trebuia să se întâmple. Vorba cronicarului: „Că bietul om iaște subt vremi...” Doar vestea proastă aduce totdeauna după sine și suferința.

NOTE

1. În strînsoarea evenimentelor

1. Ioan Dobran, *Interviu acordat autorului*, 8 noiembrie 2000.
2. Ibidem.

3. Vezi între altele, Alexandru Oașca, Mircea Chirițoiu, *Considerații privind rezistența organelor militare ale statului român față de ocuparea țării de către Armata Roșie (23 august 1944-6 martie 1945)*, în *6 martie 1945. Începuturile comunizării României*, Editura Enciclopedică, București, 1995, p.262-278, precum și studiul nostru *Distrugerea Armatei Române prin clauzele Tratatului de Pace de la Paris,* în *România și Al Doilea Război Mondial*, Editura DMPress, Focșani, 2000, p.452-463.

4. S.A.M., fond 365, dosar 1432, f.38.

5. Ibidem, f.39.

6. Ibidem, f.33.

7. Decretul-lege nr.554, în „Monitorul Oficial", nr.48, 28 februarie 1945, p.1515; Decretul-lege nr.768, în „Monitorul Oficial", nr.65, 20 martie 1945, p.2082.

8. „Monitorul Oficial", nr.298, 24 decembrie 1947, p.1351.

9. „Glasul Armatei", an III, nr.468, 31 decembrie 1947, p.1.

10. *Congresul al II-lea al Partidului Muncitoresc Român, 23-28 decembrie 1955*, București, Editura de Stat pentru Literatură Politică, 1956, p.437-438; vezi, între altele și studiul nostru *1947, un an fatidic pentru Aramata Română*, în *Analele Sighet 5. Anul 1947-căderea cortinei*, Fundația Academia Civică, 1997, p.370-384.

11. „Buletinul Oficial", nr.27, 5 octombrie 1959. Prin Decretul nr.201 din 17 iunie 1960 al Prezidiului Marii Adunări Naționale s-au stabilit: Ziua Aviației, în duminica de la sfârșitul lunii iunie apropiată datei de 17 iunie-data când Aurel Vlaicu, la 17 iunie 1910, a efectuat zborul său istoric, deja amintit; Ziua Marinei, în prima duminică din luna august.

12. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.24; vezi doc.16 din prezentul volum.

13. Ibidem, f.3.

14. Ibidem; vezi doc.3 și 8 din prezentul volum.

15. Ibidem, f.22; vezi doc.14 din prezentul volum.

16. Polixenia Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 26 septembrie 2001.

17. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.3.

18. Ibidem, f.15.

19. Ibidem, fond 948, dosar 893, f.211.

20. Cf. *Armata română în primii ani ai revoluției și construcției socialiste*, Editura Militară, București, 1977, p.34.

21. S.A.M., fond C.P.S.A., dosar 231, f.2.

22. S.A.M., fond 948, dosar 112, f.8.

23. Ibidem, f.9-14.

24. Cf. „Monitorul Oficial", nr.231, 5 octombrie 1948.

25. S.A.M., fond C.P.S.A., dosar 167, f.1-2.

26. Ibidem, f.2.

27. Ibidem, f.7.

28. Ibidem, fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.3.

29. Ibidem.

30. M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.60.

31. Vezi nota 25, f.7.

32. Vezi nota 28, f.26; doc.18 din prezentul volum.

33. Ibidem.

34. Ibidem, f.3.

2. Exerciții de speranță. Bucuria familiei

35. Polixenia Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 26 septembrie 2001.

36. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.3.

37. Vezi nota 35.

38. M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.62.

39. Vezi nota 36.

40. Vezi nota 38, f.63-69.

41. Polixenia Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 2 aprilie 2002.

42. Vezi doc.42 din prezentul volum.

43. Cf. Dumitru Șandru, *Cavalerii Ordinului „Mihai Viteazul", de la împroprietărire la expropiere*, în „Revista de Istorie Militară", nr.4(26), 1994, p.24-27.

44. Vezi nota 35, precum și nota 41.

45. Vezi nota 38, precum și *Anuarul ofițerilor activi din Aeronautică pe anul 1944*, p.68.

46. Vezi nota 35.

47. Vezi nota 38.

48. Ibidem, f.63-69.

49. Ibidem.

50. Ibidem, f.69.

51. Vezi nota 35.

52. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.30.

53. Ibidem, f.3.

54. Ibidem, f.22; vezi doc. 23 din prezentul volum.

55. M. Bădulescu, *Carnet de zbor*, f.70-77.

56. Vezi nota 54.

57. Vezi nota 55, f.76.

58. Ibidem.

59. Ibidem, f.77.

60. Polixenia Bădulescu, *Interviu...*, 6 octombrie 2001.

61. Mihail Povlovschi, *O pasiune de o viață. Amintirile mele ca pilot aviator*, Intelligraphx, București, 2001, p.111-114.

62. Vezi nota 52, f.3.

63. Ibidem, f.3, 26, 30.

64. Vezi nota 60.

65. Vezi nota 55, f.77-82.

66. Ibidem.

67. *Istoria aviației române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p.394-398.

3. Calvarul unui an: 1951

68. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.3.

69. Ibidem, f.24. Datele cf. *Anuarul ofițerilor activi din Aeronautică pe anul 1944*, p.84.

70. Comisia de partid se ocupa cu verificarea dosarelor membrilor P.C.R., ca organism distinct în anii 1948-1964 în structurile politice ale armatei.

71. S.A.M., fond 6596, dosar 118, f.537.

72. Ibidem.

73. Ibidem, fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.24; vezi doc. 25 din prezentul volum.
74. Ibidem.
75. Vezi nota la doc.3 din prezentul volum.
76. Vezi nota 71, f.23; vezi doc. 24 din prezentul volum.
77. Ibidem.
78. Ibidem.
79. Ibidem, f.16.
80. Procedeu real, confirmat de ofițerii aviatori intervievați de autor.
81. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.25.
82. Ibidem, f.25-33.
83. Ibidem, f.33.
84. Ibidem, f.40-43.
85. Cf. Alex. Oșca, Vasile Popa, *În culisele preliminariilor Tratatului de la Varșovia*, în „Dosarele istoriei”, an 5, nr.8(60), 2001, p.3-8.
86. Cf. Stelian Neagoe, *Istoria guvernelor României*, Editura Machiavelli, București, 1955, p.163-170.
87. Vezi nota 85, p.6; tabel, p.7-8.
88. Cf. Paul Sandachi, *Aviația de luptă reactivă în România*, *1951-2001*, Editura Regina din Arcadia, București, 2001, p.14-15.
89. Ibidem.
90. S.A.M., fond 3226, dosar 523, f.117.
91. Cf. Polixenia Bădulescu, *Interviu...*, 26 septembrie 2001; documente în arhiva familiei.
92. S.A.M., fond 6596, dosar 116, f.30.
93. Ibidem.
94. Ibidem, f.32.

Capitolul VI

ÎN VÂLTOAREA VIEȚII. MOARTEA NĂPRAZNICĂ

„Înțeleg sensul umilinței. Nu e ponegrire de sine. E însuși principiul acțiunii. Dacă, din intenția de a mă absolvi, pun nenorocirile pe seama fatalității, înseamnă că îngenunchi în fața fatalității. Dacă le pun pe seama trădării, îngenunchi în fața trădării. Dar dacă îmi însușesc greșala, atunci îmi revendic forța mea de om. Pot acționa asupra plămadei din care sunt. Sunt parte constitutivă a comunității oamenilor.

Antoine de Saint-Exupéry,
Pilot de război, XXV.

1. Dincolo de frustrare. Anii 1952-1955

În *Memoriul personal* al căpitanulu aviator Mircea T. Bădulescu se află un document banal, dar extrem de important din punctul de vedere al cercetării noastre. Îl reproducem integral în prima sa parte, astfel:

„FORMULAR
pentru
viza livretelor militare 1954

-Numele rezervistului *Bădulescu*
-Pronumele complet al tatălui *Teodor*
-Pronumele *Mircea*
-Gradul *Căpitan* anul nașterii *1917*
-Comisariatul Militar Raion (oraș) unde este în evidență *Buzău*
-Domiciliul în prezent: comuna *Buzău* raionul *Buzău* Str. *Pompiliu Ștefu* Nr.*30*
-Instituția (întreprinderea) unde lucrează *G.A.S. Răducești*
-Specialitate civilă *contabil*

-Funcția pe care o îndeplinește în prezent *referent tehnic*

-Ce școală, curs terotetic sau practic a absolvit din anul 1951 și până în prezent-

-Ce limbi străine cunoaște-

-Nr. livretului militar *12.281*

Semnătura rezervistului
M. Bădulescu
Buletinul de identitate Nr.*4505/1951*
eliberat de Miliția *Buzău*."[1]

Documentul este completat (literele cursive) manu de Mircea T. Bădulescu, cu aceeași grafie spontană, inteligibilă, deosebit de frumoasă, cultivată în anii de liceu și nealterată în timp.[2]

Întru anume fel, acest document este o sinteză a evenimentelor ce a trăit Mircea T. Bădulescu de la trecerea sa în rezerva armatei până în(și) anul 1954.

Mai întâi, în țară, s-au produs fapte importante. La 24 septembrie 1952 organul legislativ al țării-Marea Adunare Națională a adoptat o nouă Constituție care consfințea „procesul revoluționar" desfășurat în România de la Constituția anterioară, cea din 13 aprilie 1948. Printre aceste consfințiri se enumera și hotărârea Plenarei C.C. al P.M.R. din 23 iulie 1950 privind „raionarea adminstrativ-economică a Republicii Populare Române, urmată de *Legea privind împărțirea administrativ-economică a țării* din 6 septembrie 1950 și, aferent, *Legea privind înființarea sfaturilor populare* ca organe locale alese ale puterii de stat, cu data alegerilor fixată, atunci, la 3 decembrie 1950. Hotărârea din 23 iulie 1950, legislația din 6 septembrie 1950, Constituția din 24 septembrie 1952 au transformat România într-o structură administrativă de tip sovietic, cu regiuni și raioane, iar caracterul *național* al statului român a fost practic anulat *de jure*, urmând, în scurt timp, să se anuleze și de facto. Mai mult, textul Constituției din 1952 lăsa, perfid, să se înțeleagă că așa e bine, că statul român putea fi, de drept, o parte componentă a Uniunii Sovietice, întrunind toate condițiile, inclusiv caracterul multinațional, prin constituirea Regiunii Autonomă Maghiară, cu atribuirea numelui lui I.V. Stalin orașului și regiunii Brașov.[3]

În mod cert, nu caracterul stalinist al Constituției din 24 septembrie 1952 îl frământa pe Mircea T. Bădulescu, el era doar una din victimele „procesului revoluționar" amintit, trăia, după scoaterea din armată, mai accentuat ca oricând, consecințele acestor bulversări vertiginoase, făcute „în numele poporului" și, culmea, „pentru popor"! Documentul

amintit preciza noile transformări administrative doar prin noțiunea *raion* imprimată tipografic.[4] În schimb, respectivul *Formular pentru viza livretelor militare 1954* aducea cel puțin două aspecte noi, consemnate chiar de Mircea T. Bădulescu și care îl priveau nemijlocit, astfel: a) noul său domiciliu în Buzău; strada Pompiliu Ștefu nr.30; b) instituția unde lucrează: G.A.S. Răducești, cu specialitatea *contabil*, în funcția de *referent tehnic*.

Conform *Carnetului de muncă* seria D.I. nr.232431 eliberat de Trustul Regional Gostat Ploiești la 4 februarie 1961, Mircea T. Bădulescu s-a angajat la G.A.S. Răducești (Râmnicu Sărat) la 2 ianuarie 1952, în funcția de „economist", fără precizarea salarizării.[5] În baza aceluiași document aflăm că la 20 septembrie 1955 a fost angajat prin transfer la Trustul Regional Gostat Ploiești în funcția de șef birou A.T.L. (Aprovizionare-Livrări-Transport), acțiune care se prezenta ca un moment marcant în viața sa și a familiei sale. Dar până atunci, calvarul anului 1951 nu și-a epuizat resursele odată cu scoaterea din armată, la 18 octombrie 1951, sub incidența nefastă a art.40 lit.f din Statutul Corpului Ofițerilor. Lovitura a fost grea, atât pentru el, cât mai ales pentru familia sa. Câteva aspecte semnificative se cer a fi relevate în acest sens.

Ca orice gospodină și mamă, soția Polixenia Bădulescu (avea atunci 27 ani) a receptat evenimentul cu îngrijorare și teamă: „Țin minte-mărturisește aceasta-l-am întrebat pe Mircea: „Chiar fără drept de pensie și fără nici un fel de ajutor?" Răspunsul lui Mircea a fost: „Chiar", și privea cu vinovăție în pământ. Apoi, privindu-mă drept în ochi a înjurat: „Paștele mamei lor. Ei cred că mor caii când vor câinii... Nu-mi stric eu familia de dragul lor!" După o clipă, lăsând privirea, cu vinovăție, iar în pământ, a adăugat mai multe pentru sine: „Doar atâta mai am"... Mama mea, Chiriachița, care asistase la discuție, cu Doru pe genunchii ei, îl dădu pe acesta jos și zise energic, ca totdeauna: „Lasă mamă, nu murim noi de foame, tânăr ești, puternic ești, vei munci ca toată lumea doar n-o să stai la mila lor!" Era teribilă mama asta a mea, găsea dezlegarea la toate. De fapt, ea avea multe vorbe înțelepte, moștenite din familie, deși carte prea multă nu urmase. Parcă tot atunci a zis, privindu-l pe Mircea: „Dacă avem, mâncăm, dacă nu avem, răbdăm, cale de mijloc nu este!" E drept, Mircea s-a înfuriat ceva atunci, nu pe soacră-sa, cu care se afla în termeni buni, ci mai mult pe sine, se simțea, cel puțin pe moment, neputincios, umilit. Ulterior l-am încurajat și sfătuit mereu, și, în mod practic, aceasta a

fost singura discuție pe o astfel de temă. Că Mircea s-a îndârjit și s-a înăsprit din clipa aceea, am simțit și eu și mama."[6] Intuiția feminină, de fapt intuiția maternă a celor două femei din preajma sa a funcționat și de data aceasta -nu se putea altfel- corect. În timp, Mircea Bădulescu a devenit un alt om, dar asta numai în raport cu instituția militară în care slujise pe durata celor mai frumoși ani -anii tinereții, și care, e drept, nu numai pe el îl repudiase, sub imperativul criteriilor politice. Uneori, după cum se va arăta, a mers până acolo cu înverșunarea și amărăciunea sufletului său încât nega vehement, dacă era întrebat, faptul că fusese pilot aviator și încă la bombardament în picaj „Stuka". În fapt, era această „amnezie", la vârsta sa, de 34-35 ani, cât și ulterior, singura soluție pentru a se putea concentra asupra sa și a familiei sale, dobândind o nouă profesie, și a-și asigura astfel viitorul.

Pe durata celor patru ani, 1952-1955, cât Mircea T. Bădulescu a fost angajat la G.A.S. Răducești-Râmnicu Sărat, acesta a trăit și văzut multe. Mai întâi, faptul că Gospodăria Agricolă de Stat Răducești a fost consituită în urma expropierii prin reforma agrară din 1945 a moșiei (inclusiv conacul) Leonida (de la Leon Leonoida, 1830-1895, zis Grecul), care includea terenuri întinse pentru cultura grâului și porumbului, precum și viță de vie.[7] Sediul G.A.S. era instalat în conac, iar angajații care nu puteau face naveta zilnic locuiau în dependințele acestuia. „Am fost o singură dată acolo -își amintește doamna Polixenia Bădulescu- și am rămas dezolată. Într-o cameră cu pământ pe jos erau câteva paturi sărăcăcioase, o masă, scaune, un cuier de perete. Mircea încerca să glumească spunând că „E mai bine ca în bordeiele de pe front." Tot acolo mi-a spus: „Dacă nu învăț, aici mă îngrop." La birou, după amiaza până seara târziu, Mircea învăța pentru examenele de la facultate. Niciodată nu s-a plâns de mizeria în care trăia și învăța. Săptămânal îi dădeam lenjerie de corp curată, câteva rânduri, să aibă cu el, întrucât Mircea nu se suporta murdar, chiar dacă se spălau la fântâna din curte. Avea norocul că era trimis destul de des cu situații contabile la Trust la Ploiești. De fiecare dată trecea pe acasă și se schimba să fie curat. Haina din piele ce o avea de când fusese aviator a purtat-o până ce s-a uzat de tot, mult timp nu a avut un palton al său. Repet, nu s-a plâns niciodată de sărăcia lui. Îl simțeam cum se îndârjește și uneori înjura „Paștele mamii ei de viață!" În rest, se bucura că Doru, „odoru'" său creștea, supraveghiat drastic de mama mea și mai puțin de mine care eram mai blândă cu el. „Lasă, mamă -zicea mama mea-, ce dacă a luat o palmă peste fund, să se învețe cu greul, doar

de aceea este bărbat, altfel nu ai chip cu el! Pe voi -se referea la cele patru surori care am fost în casa părintească la Gerăseni- cum crezi că v-am crescut? În viață nu e loc pentru răsfăț, dacă vrei să ajungi om, nu lichea." Așa era mama mea, nimeni nu-i călca sfatul."[8]

Potrivit cu aceeași sursă memorialistică, la G.A.S. Răducești Mircea T. Bădulescu, orășean get-beget, a descoperit și a învățat ce însemană a cultiva pământul și a te bucura văzându-l încărcat cu rod. „Uneori rătăcea prin vii ceasuri întregi, stătea de vorbă cu lucrătorii, se interesa cum se cultivă vița de vie, tipurile de lucrări ce se fac, soiurile care sunt mai bune ș.a.m.d. La casa de la Ploiești a plantat viță de vie, vișini, trandafiri. Deschideam geamul dimineața și dădeam de trandafiri, vița de vie a ajuns pe rod, vișinii la fel, o minunăție. Mircea se bucura de toate acestea ca de propriul său copil."[9] Nu este greu să ne imaginăm cum la G.A.S. Răducești, Mircea T. Bădulescu a cercetat și a descoperit rodnicia pământului. Setea lui de cunoaștere, dublată de conștiinciozitatea studentului care era la specialitatea economie agrară de la I.S.E.P., credem că au sălășuit împreună cu mult folos. Mircea T. Bădulescu, așa cum fusese și pe front, când se apuca de o treabă, o ducea până la capăt, dar nu oricum, ci temeinic și fără prea multe vorbe. „Nu am știut -mărturisește fostul director al Trustului Regional Gostat Ploiești, inginerul agronom Emil Ionescu- că Bădulescu era absolvent de facultate, îl cotam doar ca fost militar, dar eram uimit, în puținul timp de câteva luni cât am lucrat împreună, de competența cu care propunea soluții practice -care puteau rezulta din experiența sa ca militar- și mai ales de cunoștințele sale minuțioase în domeniul culturilor vegetale; știa cu rigoare, spre exemplu, fazele de coacere ale orzului, ale grâului, ale ovăzului, ca oricare alt specialist al Trustului."[10] „De fapt -arată doamna Polixenia Bădulescu- desele drumuri la Trustul de la Ploiești i-au fost favorabile lui Mircea, în sensul că oamenii de aici au început a-l cunoaște și aprecia. Cu timpul Mircea a fost interesat să se mute la Tust și, ca urmare, la Ploiești, unde era și a fost cu mult mai bine ca la Buzău; la Buzău era sărăcie mare, foamete. Apoi, Mircea știa să se facă folositor cu oamenii cu care lucra; cum se zice, știa să aranjeze fără să deranjeze. Deja când Mircea era în ultimul an la facultate (anul universitar 1955-1956-n.n.) lucrurile erau ca și aranjate cu mutarea la Ploiești, toți îl apreciau și îl solicitau să se mute la Trust. L-au mutat până la urmă șef de birou la A.T.L., înainte de a termina facultatea. Mircea își dorea să se mute după ce ar fi ajuns economist cu diplomă. Chiar mi-a spus odată cam așa: „Am pretenția să mă mut

după ce le voi pune diploma pe masă, nu să mă creadă de ageamiu." Mircea avea mândria lui și eu pot spune că l-am înțeles de fiecare dată, nu l-am forțat să facă ceva ceea ce el considera că nu trebuia făcut."[11]

Problema cea mai complicată a fost în primăvara anului 1952 când Comenduirea garnizoanei Buzău a pus în vedere căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu să elibereze în termen de trei luni locuința din strada Tudor Vladimirescu nr.12, întrucât era locuință „de serviciu" și nu mai putea fi în folosința sa ca urmare a trecerii în rezervă. „Atunci - își amintește doamna Polixenia Bădulescu- l-am văzut așa de nervos pe Mircea, încât era galben la față ca ceara. Cred că se abținea să nu spargă ceva sau să urle de necaz. A scrâșnit din dinți și a înjurat cu năduf: „Paștele mamii ei de viață!" Era tare necăjit și nu puteam să-l liniștesc, fuma țigară după țigară, în bucătărie, unde i-am adus vestea cea proastă. Vorbea mai mult pentru el: „Nenorociții! Ieri erou, azi aruncat în stradă!" Până la urmă tot mama mea a găsit soluția. A vorbit cu unchiul ei și astfel în mai puțin de o lună de la „ultimatum" ne-am mutat la familia Nuțu în strada Pompiliu Ștefu nr.30, ocupând două camere la demisol, cu acces la bucătărie și baie. Aici am stat în condiții relativ acceptabile, cu chirie, nici nu am acceptat altfel, până când ne-am mutat la Ploiești. Cel mai bucuros dintre toți a fost Mircea. Parcă îl aud zicând: „Am rupt-o cu armata definitiv, mai bine!" Eu cred că Mircea, deși înțelegea din punct de vedere politic situația sa și a colegilor săi, nu a putut ierta niciodată nedreptatea ce i s-a făcut."[12]

Doamna Tincuța Dabija își amintește: „M-am căsătorit în iulie 1949 cu Dumitru Dabija, căpitan aviator, coleg de liceu și de școală militară cu Mircea, promoția 10 mai 1942, pe care l-am cunoscut la un bal la Cercul militar din Buzău. Era cu trei ani mai mic decât Mircea, născut la 14 noiembrie 1920 și mort la 17 decembrie 1995. A fost scos din armată în 1950, cu un an înaintea lui Mircea. Ei erau prieteni buni încă din liceu și din școala militară. După căsătorie, la circa patru luni Biju-cum îi spuneam eu-a fost mutat la Sibiu, iar eu l-am urmat. De acolo a fost scos din armată, deblocat, fără pensie, fără ajutor social. Doar două facilități: să aleagă garnizoana domiciliului stabil și plata transportului pentru mutare. Am revenit la Buzău. Am stat la părinții lui Dabija în strada Pompiliu Ștefu nr.27. Pe aceeași stradă, la numărul 31 stătea sora mea Niculina, măritată cu Vicențiu Ionescu în 1947. Ulterior, în 1952, la numărul 30, la familia Nuțu, s-a mutat cu chirie sora mea Paula, cu Mircea și cu Doru, dați afară din locuința de serviciu din

strada Tudor Vladimirescu nr.12. Așa că un timp am fost cu toții pe aceeași stradă, coincidență care într-un anumit fel a fost salvatoare pentru noi toți. Ne ajutam reciproc. Practic trăiam împreună, cu inclusiv mama mea, Chiriachița. În 1949 părinții au fost expropiați total iar tatăl meu și-a pierdut urma tocmai la Sava-Vișeu, pentru a nu fi trimis cu domiciliul forțat cine știe unde. La Buzău am reușit să mă încadrez la Difuzarea presei, ca referent tehnic, cu ajutorul unui subaltern al soțului meu. Biju a fost angajat muncitor necalificat în gara C.F.R., descărca lăzi din vagoane și le aducea în magazii. Până la angajare trăiam toți din leafa lui Mircea, care zbura la Ziliștea. Mama gătea pentru toți. Aveam o singură pâine, o împărțeam frățește, mai întâi copiilor, apoi nouă ce mai rămânea. De necrezut, azi, dar așa a fost! Când te duceai să te angajezi undeva și spuneai că ai fost militar, riscai să-ți închidă ușa în nas, nu te asculta nimeni. Ca referent la Difuzarea presei aveam o leafă bună, opt mii de lei pe lună, aveam din ce trăi. După șase luni am fost dată afară, întrucât s-a aflat că sunt soție de ofițer deblocat și părinții mei au fost moșieri. Eram acum și eu și Biju fără nici un loc de muncă. Trăiam din ce câștiga Mircea. Apoi în octombrie 1951 a fost scos și el din armată. Dabija era deja angajat contabil la Sovromtransport, după ce camionagii care transportau mărfurile din magaziile de la gară l-au solicitat să le țină evidența contabilă. La Sovromtransport, directorul, un evreu tare cumsecade, s-a interesat de Dabija care trimitea situațiile camionagiilor întocmite perfect. Apoi, și Mircea, prin cunoștințe, s-a angajat la G.A.S. Răducești, mai întâi ca muncitor necalificat apoi ca referent tehnic și contabil. Nu venea decât Sâmbăta acasă. Stătea la G.A.S.Răducești împreună cu un contabil Slăniceanu care era și el student la I.S.E.P., învățau împreună. Asta a fost viața noastră în acei ani, de necrezut astăzi, mai ales pentru nepoții noștri. În 1954 noi ne-am mutat la Ploiești. Mircea cu Paula și cu Doru s-au mutat și ei, definitiv, în octombie 1956; Mircea, în septembrie 1955, prin transfer, la Trust. Un an de zile a făcut naveta zilnic la Buzău, dormea la noi doar când avea ședința de lucru până seara târziu. Biju lucra la I.T.G., Întreprinderea de Transporturi Grele, cîștiga 560 lei pe lună. Uterior am reușit să mă angajez și eu muncitor necalificat la telefoane, cu 260 lei pe lună. Ce pot să spun? Mircea nu se plângea de situația lui. Era mulțumit că la Trust era șef de birou, cu leafă mare pe vremea aceea, 1300 lei pe lună, și că era deja în anul cinci la facultate. Muncea din răsputeri, dar, repet, nu l-am auzit să se plângă vreodată de situația lui grea. Nici nouă nu ne era ușor, dar ne

ajutam unii cu alții. Cum să zic, am împărțit unii cu alții cele ce aveam, până ce ne-am așezat fiecare la casa lui. În 1962, după multe zbateri am reușit să primim un apartament cu două camere în Ploiești, chiar pe bulevardul Republicii, unde am locuit până în 1995 când ne-am mutat la București. În 1955 s-a născut fiica noastră Mădălina-Raluca, astăzi în State, împreună cu soțul ei Ștefan Solomon și nepotul Șerban-Andrei, născut în 1971, student. Uneori mă gândesc la soțul meu, Dabija Dumitru și la Mircea, ca ofițeri. După ce și-au trăit tinerețea pe front, au fost scoși din armață fără nici un sprijin material, fiind nevoiți să o ia de la capăt. Nu pot să uit revolta lui Biju când își povestea pățania cu camionagii din gara Buzău. Unul dintre ei a aflat că este ginerele lui Enache Dumitrescu: „Sunteți ginerele lui domnu' Nicu?!" Jenat, a răspuns „Da". Camionagiul i-a spus: „De mâine lucrați la noi, contabil." Amărâții ăia au fost mai oameni ca oricine..."[13]

2. La Ploiești, altfel de lume

Cum s-a mai arătat, la 20 septembrie 1955 Mircea T. Bădulescu a fost angajat prin transfer la Trustul Regional Gostat Ploiești în funcția de șef birou Aprovizionare-Livrări-Transport (A.L.T.), unde a activat timp de 12 ai până la moartea sa năprasnică.[14] Au fost acești doisprezece ani o perioadă rodnică în viața sa, cu împliniri rezultate din truda fără preget. Pentru că Mircea T. Bădulescu a fost și a rămas un om al datoriei, așa cum fusese format și educat la Școala de Ofițeri Aviație și mai ales pe front. Mândria lui a fost, între altele, o cale sigură în rezolvarea multor probleme de ordin personal. Doamna Polixenia Bădulescu își amintește cum Mircea spunea uneori: „Nu sunt, nu am fost și sper să nu fiu niciodată cerșetor! Tot ce am făcut am făcut prin muncă, fără să întind mâna să cerșesc, să mă umilesc."[15] Pentru a adăuga imediat: „Chiar dacă nu este aceasta formularea exactă a cuvintelor rostite de Mircea, au trecut atâția ani de atunci, felul de a fi al său acesta era, inclusiv cuvintele... Pe zi ce trece parcă se îndârjea tot mai mult. Abia după ce ne-am aranjat casa la Ploiești s-a mai liniștit."[16]

„Ploiești era un oraș mare -își amintește doamna Tincuța Dabija-, te puteai mișca în voie, nu ca la Buzău, unde te știa toată lumea. Apoi, era aprovizionat mai bine, fiind un centru muncitoresc de seamă. Mai mult, găseai de lucru, cum am găsit eu și Dabija. De fapt, cu timpul mulți buzoieni s-au stabilit la Ploiești, unde parcă era altfel de lume, Cum să zic, nu știu dacă mai bună, mai serviabilă etc., dar în orice caz

mai ocupată cu treburile de serviciu și personale. După plecarea rușilor, în 1958, parcă s-a simțit o înviorare. Și noi am reușit, tot greu, dar am reușit să prindem puțin cheag, puțină putere, aveam din ce trăi, cu două salarii în casă."[17] „Are să vi se pară poate ridicol ceea ce spun -își amintește Dorul-Laurian Bădulescu, senator-, dar când ne-am mutat la Ploiești, eu eram în clasa a doua (anul școlar 1956-1957-n.n.), ceea ce m-a frapat cel mai mult a fost gustul salamului parizer, care mi-a rămas întipărit în memorie, și, la fel, gustul biscuiților cu cremă de cacao tip „Eugenia", existenți și astăzi. La vârsta aceea copii sunt mereu flămânzi, de aceea amintirile gustative primează. La Buzău era sărăcie mare, atunci."[18]

La 31 mai 1962 s-a desființat Ministerul Agriculturii și s-a înființat Consiliul Superior al Agriculturii (C.S.A.), cu Mihai Dalea președinte, iar din 21 august 1965 Nicolae Giosan.[19] Potrivit datelor statistice și organizatorice din epocă, la nivelul anului 1966, noua structură gestiona: 731 gospodării agricole de stat (G.A.S.); 273 stațiuni de mașini și tractoare; 4679 cooperative agricole de producție (C.A.P.); 120 întovărășiri agicole; gospodării agricole individuale.[20] Departamentul GOSTAT din cadrul C.S.A. subordona cele 16 Trusturi Regionale Gostat conform împărțirii administrativ-teritoriale de la acea dată. Regiunea Ploiești, în anul 1966, dispunea de 31 G.A.S. cu o suprafață agricolă de 86,9 mii hectare, din care 57,1 mii hectare arabilă.[21] Alți indicatori ai G.A.S., la nivelul aceluiași an, pentru regiunea Ploiești vizau: 1014 tractoare fizice; 22,1 mii capete bovine; 25,8 mii capete porcine; 54,1 mii capete ovine; 57.2 mii tone grâu; 45,1 mii tone porumb ș.a.m.d.[22] Este lesne de înțeles că efortul de gospodărire a fondului agricol (cerealier și animalier) din subordinea Trustului Regional Gostat Ploiești era mare, susținut de un corp profesionist de specialiști (ingineri, economiști, tehnicieni).

Dăm mai jos schema organizatorică simplificată a Trustului Regional Gostat Ploiești în luna mai 1967, astfel:

Director-inginer Ionescu Emil

Economist șef-Costineanu Oreste

a) Compartimente:

I. *Producția vegetală:*

Inginer șef-ing. Roman Teodor;

Inginer șef adj.-ing. Oprescu Teodor;

-3 ingineri (horticol; chimizare; hidroameliorații); 1 tehnician agronom;

II. Producția animală:
Inginer șef-ing. Angelescu Valeriu;
Inginer șef adj.-medic Stan Ion;
-1 inginer; 1 tehnician;
III. Mecanizare:
Inginer șef-ing. Anghele Petre;
-2 ingineri; 2 tehnicieni;
IV. *Organizarea și profilarea I.A.S.:*
Inginer șef adj.-ing. Enache Ion;
-1 pedolog; 1 operator măsurători teren.
b) Servicii:
-7 servicii: construcții; planificarea și organizare muncii; plan financiar și contabilitate; aprovizioanare, livrare și transporturi; control financiar intern; juridic (oficiu); administrativ;
c) Birou de proiectare:
-5 posturi vacante; 2 proiectanți.

Total posturi, 72, din care 7 posturi vacante. Serviciile includeau: șef serviciu, șef birou, economist etc.[23]

Serviciul Aprovizionare, livrare și tranporturi includea în luna mai 1967:

Șef serviciu- **Bădulescu Mircea**;
Șef birou- Alexe Niculae;
Economist pricipal pentru livrări la intern- Dobrescu Gheorghe;
Economist principal aprovizionare- Zaharia Aneta;
Tehnician I- ing. Predescu Mihai;
Merceolog principal- Panait Crișan;
Șef birou export- Constantinescu Maria;
Economist pentru livrare export-vacant;
Tehnician I export- Cernahoschi Aurel;
Total posturi: 9, din care 1 post vacant.[24]

Schema organizatorică a Trustului Regional Gostat Ploiești prezentată vizează doar personalul tehnic-administrativ, de bază, în cazul de față, fără personalul muncitor aferent (mecanici, șoferi etc). În perioada 1954-1968 sediul Trustului Regional Gostat Ploiești a funcționat în strada Ana Ipătescu nr.3 din Ploiești, o clădire mare, cu un singur nivel, datată de la sfârșitul secolului al XIX-lea, cu elemente aritectonice specifice, existentă și astăzi, recuperată după 1990 de moștenitorii proprietarului de drept, Zecu. Ca directori ai Trustului Regional Gostat Ploiești au funcționat, între alții: ing. Roman Teodor (1954-1958), ing.

Tătaru Radu (1958-1962), ing. Furfurică Aurel (1962-1967), ing. Ionescu Emil (1967-1979), acesta din urmă fiind numit director în ianuarie 1967.[25]

Potrivit unui document din 28 septembrie 1965 emis de Biroul evidență personal al Trustului și înaintat Comisariatului Militar oraș Ploiești, următorii salariați rezidenți în Ploiești, erau ofițeri sau subofițeri în rezerva armatei, cu precizarea gradului militar la acea dată și a anului nașterii, astfel:

1. Alexe A. Nicolae	Locot. Colonel	1929
2. Bădulescu T. Mircea	**Căpitan**	**1917**
3. Costineanu A. Oreste	Sublocot.	1920
4. Dobrescu P. Gheorghe	Maior	1930
5. Gugui C. Nicolae	Sublocot.	1935
6. Irimescu N. Vasile	Sublocot.	1923
7. Mercaș S. Victor	Sublocot.	1916
8. Petcu G. Romulus	Sublocot.	1936
9. Bogos D. Gheorghe	Serg. major	1923
10. Brezeanu N. Niculae	Serg. major	1927
11. Corețchi I. Boris	Serg. major	1923
12. Popescu N. Stelian	Plutonier	1920
13. Mirea P. Nae	Plutonier	1926

Documentul amintit mai includea: numărul specialității militare (127 pentru Bădulescu T. Mircea); adresa domiciliului permanent (Ploiești, Parcul Vlahuță nr.6 pentru Bădulescu Mircea); funcția în statul de organizare al Trustului.[26] Așadar 8 ofițeri și 5 subofițeri. Este lesne de observat că în cadrul Serviciului A.L.T. condus de Bădulescu Mircea, funcționau încă doi ofițer, Alexe Nicolae și Dobrescu Gheorghe. Cu excepția lui Dobrescu Gh., în 1967, toți cei opt ofițeri enumerați aveau studii superioare adecvate (economist, jurist, inginer mecanic etc.) dobândite după trecerea acestora în rezerva armatei și finalizate în timp ce erau la Trust.[27]

„Practic, Trustul Regional Gostat Ploiești s-a înființat în 1954, cu inginerul Roman Teodor, director -își amintește Oreste Costineanu, economist șef al Trustului în perioada martie 1954-martie 1970-, schema completându-se pe parcurs, cu personal specializat. Munca la Trust era deosebit de grea, 31 de unități productive pe o suprafață administrativă foarte mare, de la Râmnicu Sărat, Buzău, la Voinești, Pucioasa, azi județul Dâmbovița, iar după 1968 și actualul județ Argeș. Ca urmare, fără o pregătire profesională specializată nu puteai rezista.

Noi eram în sectorul agricol de stat, eram salariați ai statului și tratați ca orice întreprindere de stat, fără menajamente. Nu, nu se punea în primul rând aspectul politic. Eu m-am făcut membru de partid abia în 1965, deși eram contabil șef din 1962. Inginerul Roman Teodor, tot din 1965, iar Mircea Bădulescu nu a mai cerut să fie în partid, știam că a fost membru de partid în armată, dar dat afară pentru că Paula, soția sa, fusese fiică de țăran moșier. Subalternii lui Mircea Bădulescu?! Alexe Nicolae era locotenent-colonel, rachetist, făcuse studii la Leningrad, patru ani, socotiți (echivalați-n.n.) ca economist. Țin minte că a venit la mine în uniformă să îl încadrez. Nu știu de ce a fost dat afară din armată, avea nevasta rusoaică, basarabeancă mi se pare. Dobrescu Gheorghe nu avea studii superioare, doar școala de ofițeri de doi ani sau trei ani. Era însurat a patra oară, bețiv, numai necazuri i-a făcut lui Bădulescu, în fine. În rest, personal cu studii adecvate. Bădulescu era un om energic, cu soluții practice în diferite împrejurări, ținea strâns în mână serviciul A.L.T., care era poate unul dintre cele mai grele. Ar trebui poate să explic, sumar evident. Trustul era un organ cu dublă activitate, de control și îndrumare, de organizare (planificare) și execuție. Serviciul A.L.T. centraliza trebuințele de la unitățile productive, cele 31 întreprinderi de stat de pe raza regiunii Ploiești, făcea planificarea anuală și contacta furnizorii pentru îngrășăminte chimice, insectofungicide, materiale de contrucții, utilaje etc. Apoi, se ocupa cu valorificarea produselor agricole și animaliere la diferite unități specializate ale statului, între care I.V.C., Întreprinderea de Valorificarea Cerealelor, Fruct-Export, Vin -Export ș.a. Spre exemplu, vindea anual peste 200 vagoane de vin. Deci, tot sistemul de aprovizionare și desfacere se efectua prin Trust, care funcționa ca un fel de centrală. Prin Trust, prin serviciul A.L.T., se efectuau, spre exemplu contractele pentru utilaje agricole (tractoare, semănători, combine, camioane pentru transport etc.), silozurile pentru depozitare și mute altele. Dacă Bădulescu făcea față? Nimeni nu i-a reproșat nicioadată nimic sub raport profesional. Era corect, disciplinat, prompt în executarea acțiunilor. Spun asta, din punctul de vedere al economistului șef, care efectuam plățile prin bancă, și cunoșteam scriptic orice mișcare, orice acțiune: cultura mare-grâu, porumb, orz, ovăz, rapiță, furajele pentru animale; viile; serele; complexul de vaci de la Băicoi; complexele de păsări; stațiile de vinificare de la Tohani, Valea Călugărească, Urlați ș.a.m.d. Practic, nu era timp de odihnă decât în concediul anual."[28]

Potrivit relatărilor aceluiași interlocutor, în aprilie 1955, Trustul Regional Gostat Ploiești a primit aprobare pentru creditarea și construirea a opt apartamente. S-au constituit două asociații care au obținut prin bancă creditele necesare. În prima asociație au intrat: Alexe Ion, director la Valea Călugărească; Cazacu C-tin, fost inginer șef la Trust; Costineanu Oreste, contabil șef; Dumitrașcu Ion, șofer. În a doua asociație au intrat: Bogos Gheorghe, contabil; Popescu Gh., director I.A.S. Tătărani; Arghiropol, economist; Marinescu Stelică, contabil. Ultimii doi nu au achitat contribuția de 10% din prima creditare, tergiversând situația și ca umare, la sindicat, au fost înlăturați. În locul lor au fost cooptați inginerul Roman Teodor și Bădulescu Mircea. S-a primit terenul în folosință pe un loc viran, unde ulterior s-a construit Parcul Vlahuță, precum și credite de 25.000, 15.000 și 20.000 lei, care au fost rambursate în 20 de ani, până în 1977, cu reținerea pe statul de plată lunar.[29]

Alte detalii importante pentru cercetarea nostră: „Pe locul viran repartizat, constructorii au fost nevoiți să sape mai bine de doi metri pentru fundație până au dat de pământ viu, întrucât fusese acolo cândva poate un lac. Așa ne-am trezit și cu subsoluri spațioase pe care ulterior le-am amenajat ca locuințe, cu gaze, apă curentă, lumină electrică: o cameră ca sufragerie, bucătărie, o mică cameră. În final, fiecare bloc dispunea de patru apartamente, demisol, parter și etaj. Două locuințe erau la parter, cu intrarea în părțile laterale, prin demisol, cu scară. Cei de la etaj intrau pe la mijlocul blocului, cu scară de urcare, iar accesarea demisolului se făcea cu scară de coborâre. În afara demisolului, fiecare apartament dispunea de două camere, circa 4 m.p. fiecare, accesate dintr-un hol, de baie și o cameră mai mică, inițial bucătărie sau cămară. Camerele erau parchetate și aveau sobe de teracotă. Am adus de la Periș 19 sobe de teracotă, a primit fiecare câte două, cele trei sobe rămase le-au cumpărat Roman, Alexe și Cazacu, care au dispus de banii necesari. Bădulescu a fost cel dintâi care s-a mutat, în octombrie 1956, într-o duminică, chiar l-am ajutat împreună cu Bogos la descărcatul camionului. A stat o iarnă fără lumină electrică, fără apă curentă, fără gaze, într-o singură cameră pe care a reușit să o tencuiască și să o zugrăvească. Abia în 1957 s-a făcut recepția provizorie, iar în toamna acelui an blocurile au fost racordate la gaze, lumina electrică și apa curentă erau racordate încă din iunie 1957, când m-am mutat și eu. Ne-am mutat pe roșu, abia în 1959 am reușit să tencuim, cu primele anuale consistente ce le-am primit de la Trust. Ce pot să mai spun? Eram tineri, nu băgam seama la greutățile curente, eram bucuroși că am reușit să ne facem casa noastră. Fiecare și-a amena-

jat-o, după posibilități, pe parcursul mai multor ani. Făceam rate, ne împrumutam de la C.A.R. și în felul acesta am format o mică comunitate a celor de la Gostat. De fapt, lumea așa ne știa: cei de la blocurile Gostat, de lângă stadion, din Parcul Vlahuță, pe care noi l-am amenajat și plantat cu arbori ornamentali. La bloc fiecare avea o mică grădină pentru zarzavat, pomi, viță de vie."[30]

Doru-Laurian Bădulescu: „Îmi amintesc cu plăcere de copilăria și adolescența mea la Ploiești. Părinții mei erau oameni tineri și au reușit să facă acolo o casă frumoasă și luminoasă. La început, e drept, era șantier, dar mie îmi plăcea teribil. Era acolo un maidan unde ne jucam pe săturate. Toți din bloc aveau câte un băiat, eram de vârste apropiate și formasem o ceată teribilă. Pe maidan se dădeau „bătălii" înverșunate cu arcuri cu săgeți și vârf din smoală. Noi cei de la blocurile Gostat eram cei mai tari, pentru că săgețile erau grele, cu vârful din smoal șterpelită de pe șantier, și cădeau „la fix" în tabăra adversă. Că eram adesea urecheat de mama și de bunica pentru hainele murdărite cu smoală, este altă poveste; îmi plăcea că mă alegeau șef de „trib", ca să conduc „bătăliile". Clasa a doua și a treia am urmat-o la școala din cartier de lângă stadion, apoi din clasa a patra tatăl meu m-a mutat la Liceul „I.L.Caragiale", unde am frecventat până la terminarea liceului, în 1966, unsprezece clase, cum era pe atunci. Mergeam pe jos până la Liceul „I.L.Caragiale", care era destul de aproape de casa noastră. Tatăl meu venea destul de des la școală, în toți anii, mă urmărea îndeaproape. Simțeam cum se bucură când rezultatele erau mulțumitoare. La liceu am urmat în clasa B Real, care a fost clasa fruntașă pe țară (...) Din clasa a cincea și până în clasa a noua inclusiv l-am avut diriginte pe Emil Vasiliu, profesorul de matematică, un excelent profesor și un excelent pedagog. Sigur am fi încheiat împreună liceul, dacă în 1964 nu ar fi fost depistat că nu are diplomă de licență la dosar, făcuse doar trei ani de facultate, exmatriculat că nu avea „origine sănătoasă". Acum a fost eliminat din liceu pe motive de dosar de studii. Toți colegii am purtat și purtăm acestui om o recunoștință totală, ne-a format pentru viață. Era aspru, dar drept. Ne bătea, dar nu consideram asta o jicnire. El avea o ținută impecabilă, și vara și iarna apărea în fața noastră la costum cu vestă, pantofii îi străluceau, părul tuns, pieptănat, ochelarii cu ramă metalică străluceau... Tot liceul, noi elevii am purtat cămașă albă sau bleu, cravată neagră sau bleumarin, cu ecusonul pe mânecă, și tunși zero. Regulamentul spunea tunsoarea nr.1, dar nu era plăcută pentru nr.1; ori zero, ori nr.3. Pentru tocuri

nefăcute la pantofi eram urechiați zdravăn. Să fi îndrăznit să nu-ți faci temele, zeci de exerciții și de probleme, sau să absentezi nemotivat! Ce mai, mâncam bătaie în egală măsură, băieți și fete. Nu ne puteam supăra pe el, avea dreptate de fiecare dată. Să fi îndrăznit să vorbești sau să chicotești în timp ce el scria la tablă! Perciunii tăi erau pe mâna lui, răsuciți, iar urechea îndoită în două până se înroșea. În clasă erau fii de medici, de juriști, fiica primarului Alecu al Ploieștiului, chiar directorul adjunct al liceului avea băiatul în clasa noastră. Tuturor li se aplica același tratament: note bune pentru rezultate deosebite, note proaste pentru neștiință sau neglijență, plus bătaia de rigoare pentru indisciplină. Când în clasa a zecea nu l-am mai avut driginte și profesor am regretat sincer cu toții. Profesoara Tănăsescu Maria de matematică, care l-a înlocuit, inclusiv la dirigenție, era extrem de bună și ca profesoară și ca om, dar ne lipsea ținuta aceea aristrocrată a profesorului Emil Vasiliu, precizia de ceasornic a gândirii sale matematice. Cinci ani cât ne-a fost diriginte și profesor a reușit să ne imprime rigoare în gândire și în comportament, fără a brusca individualitatea și personalitatea fiecăruia. Tatăl meu îmi spunea că și el a avut în liceu profesori exigenți și care i-au învățat carte, fără prea multe vorbe, cerându-le să fie corecți în comportare și exacți în gândire. Jucam uneori seara, în așteptarea cinei, felurite jocuri pe hartă, cum am mai spus, atunci mă descosea ce și cum mă comport la școală. Am fost căpitanul echipei de baschet în liceu, îmi plăcea sportul deosebit, dar cartea prima. Tatăl meu a imprimat acest spirit: sigur, un organism sănătos, sport cât poftești, dar cartea pe primul plan. Deja în clasa a XI-a a spus s-o las mai ușor cu sportul, întrucât urma exemanul de bacalaureat și admiterea la facultate. Mi-a plăcut sportul și-mi amintesc cu plăcere de campionatele școlare de baschet, dar tatăl meu nu a avut intenția să mă orienteze spre I.E.F.S., pentru a mă specializa, cu studii superioare, în sport. La modă era ingineria, ca profesie stabilă, de perspectivă, în funcție de facultatea aleasă. Tatăl meu m-a orientat spre geofizică și am urmat Institutul de Petrol, Gaze și Geologie din București, Facultatea de inginerie geologică și geofizică, secția Geofizică, timp de cinci ani. Aceasta este „moștenirea" ce am primit de la tatăl meu, Din păcate, moarte sa la finele anului întâi de facultate m-a debusolat, am avut serioase probleme cu sănătatea, am repetat anul cinci de facultate. De aceea nu păstrez amintiri frumoase din facultate, spre deosebire de anii de liceu care îmi sunt luminoși, îmi face plăcere să-mi aduc aminte de ei oricând."[31]

În adevăr, anii 1965-1966-1967, la Ploiești, în pofida multor greutăți traversate, au fost pentru copilul și adolescentul Doru-Laurian Bădulescu luminoși, frumoși. Întrebată frontal, doamna Polixenia Bădulescu a răspuns: „O scenă de familie, frumoasă, de care îmi amintesc? Cred că nu pot da un răspuns exact. Până la moartea lui Mircea nu am trăit cu grija să țin minte o faptă sau alta, așa dinadins. Abia după aceea am băgat seama la necazurile din jur, din jurul meu și al lui Doru. Toți trei am dus o viață normală, simplă, fără situații spectaculoase, dar frumoasă tocmai de aceea. Ne strângeam seara la cină, în jurul mesei, toți trei, și le pregăteam câte o mică surpriză culinară, ca desert, fie prăjitură cu frișcă ce îi plăcea lui Mircea grozav, fie orez cu lapte cu dulceață de trandafiri sau de căpșuni, ne veseleam, spuneam fiecare ce „ispravă“ a făcut peste zi. Mircea făcea destul de mult teren și venea seara frânt de oboseală, dar mai găsea în el energie să facă o glumă sau să deseneze împreună cu Doru până găteam eu masa. De cele mai multe ori se jucau un joc pe hartă, când se amuzau reciproc foarte tare. Cum să spun, amintirile mele de gospodină sunt și nu sunt importante. Eu aveam grijă de ei, ei aveau grijă de mine. Ne bucuram că am reușit, pe rând să punem casa la punct, modest, dar era casa noastră, făcută din truda noastră. E drept, doar Mircea era salariat, dar el mi-a cerut imperativ să fac toate treburile casei și să am grijă de Doru, să nu-i lipsească nimic pentru a putea învăța bine la școală și la liceu. Da, uneori îi controlam temele la toate materiile, mai ales în clase primare. Ulterior, de prin clasa a șasea sau a șaptea a dobândit autonomie, responsabilitate, nu ieșea afară la joacă decât după ce-și făcea programul complet. Nu știu dacă toate aceste au vreo importanță. Au fost lucruri normale, firești, obișnuite, Când nu le faci, apar nereguli și situații deosebite, spectaculoase. Bucuria unei familii este un lucru normal, atunci când sunt cu toții sănătoți, și îi vezi adunați în jurul mesei, așteptând să le împarți mâncarea... E ceva sfânt în asta.“[32]

Bucuria lui Mircea T. Bădulescu de a avea o casă a sa a fost imensă. S-a simțit împlinit, s-a simțit fericit. Tradiția spune că, pentru un bărbat, în viață trei lucruri sunt esențiale: să facă un adăpost (o casă), să crească un copil și să sădească un pom... Mircea le-a împlinit pe toate, nu în ordinea cum „scrie” la tradiție, dar le-a împlinit. Spunea cu bucuria bărbatului matur: „Casă mai frumoasă și mai luminoasă ca o noastră, nicăieri.” Doamna Polixenia Bădulescu a preluat această zicere, o repeta de câte ori avea prilejul și se simțea, la fel, împlinită, fericită, cu toate că îndestularea nu prea i-au răsfățat vreodată.

„Deschideam dimineața fereastra și dădeam de trandafiri. Vișinii sădiți de Mircea erau un soi bun și ne îndestulau cu roadelel lor în fiecare an. Era liniște, era soare, era curat peste tot... Probabil că nu am fost destul de credincioși, cu frică de Dumnezeu, și s-a sfârșit totul așa de repede. Mircea câștiga bine, era șef de serviciu, Doru mergea la liceu, eu eram în putere și țineam casa, aveam tot ce ne trebuia, nu mult, dar aveam, ne gospodăream ca toți ceilați, nu băgam de seamă că pot veni peste noi necazuri, și încă dintre cel mai grele.”[33]

Carnetul de muncă, eliberat la 4 februarie 1961 de Trustul Regional Gostat Ploiești arată pentru Mircea T. Bădulescu, pe perioade de timp, funcțiile îndeplinite în cadrul Trustului, precum și salariul tarifar în lei aferent, astfel:

Mutația	Data	Funcția	Salar
Angajat prin transfer	20.09.1955	Șef birou A.L.T.	1300
Schimbat salarizarea	01.08.1960	Economist principal	1600
Schimbat funcția și salarizarea	01.06.1961	Șef serv. A.L.T	1900
Schimbat salarizarea	01.06.1962	Șef serv. A.L.T	2000
Schimbat salarizarea	01.08.1962	Șef serv. A.L.T	2100
Schimbat salarizarea	01.09.1965	Șef serv. A.L.T	2450
Schimbat salarizarea	15.05.1967	Șef serv. A.L.T	2575

Câteva observații se impun cu necesitate, astfel: a) în cei 12 ani de activitate la Trustul Regional Gostat Ploiești Mircea T. Băduelscu a îndeplinit două funcții în statul de organizare: șef birou A.T.L. (1955-1961); șef serviciu A.L.T. (1961-1967); b) prima schimbarea a salarizării s-a produs după cinci ani, funcția de economist principal fiind o consecință a susținerii examenului de stat în sesiunea ianuarie-februarie 1957 și acordarea titlului de diplomat în științe economice în specialitate Economia agriculturii, cu Diploma seria 74332 din 6 decembrie 1957.[34] Se mai poate adăuga și următorul aspect: salarizarea din anul 1965, de 2450 lei, era dintre cele mai bune, ca economist, în condițiile în care economistul șef al Trustului avea salariul tarifar de 2.800 lei.[35] Cu toate acestea, abia în anii 1966-1967 a încheiat marile cheltuieli solicitate de lucrările pentru locuința proprietate personală, cu inclusiv mobilarea încăperilor. „Ca și noi -își amintește doamna Tincuța Dabija-, familia Bădulescu, după scoaterea lui Mircea din armată a luat-o de la lingură, cum se zice. Ce sunt zece ani de la

venirea în Ploiești? Au zburat ca o clipă, cu servicu, cu teren, cu copil la liceu, cu un singur salariu, cu locuința încă nearanjată. Mai mult, în 1961, timp de un an de zile am locuit la ei, două familii, șase suflete, întrucât acolo unde stăteam cu chirie casa a luat foc, în timp ce eu mă aflam la serviciu, iar Biju la Sinaia, la o conferință. Noroc de fetița mea, care avea șase ani și se afla la mătușa ei, la Paula Bădulescu în Parcul Vlahuță. Abia după un an, după cum am mai spus, am primit un apartament cu două camere, unde am locuit cu chirie la stat până în 1995, când ne-am mutat la București."[36]

Costineanu Oreste: „Mă întrebați de atmosfera de la Trust. Ce să spun? De trecutul fiecăruia nu vorbeam, doar cadriștii știau, pentru că dădeam autobiografie peste autobiografie; așa era sistemul, te sufocau cu suspiciunile. După 1964, lucrurile s-au mai potolit cu atâtea autobiografii. Atmosferă tensionată a fost doar în vremea directorului Tătaru Radu, în anii 1958-1962, care promova codoșlâcurile și dădea în toți; fusese prim-secretar la Mizil și el credea că la noi era ca la partid, să menții oamenii sub tensiune. Abia după moartea lui Mircea, am aflat despre el că pe front a fost un viteaz, un erou, de la un vecin Hodorog, locotenent-colonel de aviație, care l-a avut subaltern la Ziliștea. Bădulescu a fost un om care a trăit greu. A trebuit să se dedubleze. Dacă nu erai agreat de partid, trebuia să te dedublezi, una gândeai, alta spuneai. Așa era, n-aveai de ales. Era un om foarte bun, și la serviciu și ca vecin, nimic de reproșat. Știa tot rostul serviciului său, nu trebuia să-i spună cineva ce are de făcut. Atfel era un om normal ca toți ceilalți, îi plăcea un șpriț, o glumă. Se înscria la cuvânt la sindicat și vorbea rar, clar, precis. Avea un tic verbal, spunea „Așa", aprobându-se după două-trei propozițiuni. Noi ne amuzam, ne dădeam coate: „Hai să vedem de câte ori zice Bădulescu „Așa", înscris la cuvânt. Apoi îi spuneam: „Ai zis de zece ori „Așa". Nu se supăra, râdea și el, apoi adăuga: „În loc să vă pară bine că am luat cuvântul pentru toți, mă criticați!" Știa să nu supere pe nimeni. Apoi, era foarte competent. Directorul Furfurică, la ședințele de lucru săptămânale îl consulta permanent: „Să ascultăm și părerea tovarășului Bădulescu." E drept, de serviciul lui, A.L.T., depindea în fond mersul normal al activității în Trust, contactarea furnizorilor, valorificarea produselor, cum am mai spus. Avea caracter, avea demnitate. Mă bucur că fiul său Doru-Laurian Bădulescu îi urmează în totul. S-a dus odată fiul meu Dan la acesta, când era ministru secretar de stat cu resursele minerale, până în 1966, să-i rezolve o problemă, care a rezolvat-o pe loc. Cum Dan a făcut ceva antecameră, Doru-Laurian, care e mai mare cu vreo patru ani decât Dan al meu, a certat-o pe secretară: „Doamnă, să țineți minte, Costineanu intră la mine oricând, peste rând, eu m-am jucat cu el în copilărie!" E bine când fiii își urmează tatăl, neamul nu se pierde, obiceiurile bune rămân, oamenii nu uită pe cei cărora le faci un bine atunci când ei au nevoie cel mai mult."[37]

Frânculescu Titi: „Era un om serios, se ținea de cuvânt. Te servea prompt când te duceai la el cu o problemă de serviciu. Eram cu toții salariați ai statului, dar el își făcea datoria cu o conștinciozitate deosebită. Am mai fost și la un șpriț împreună. Era simpatic, glumea. Nu prea râdea, zâmbea mai mult. Dar era un om blajin și serios. Puteai conta pe el oricând. Nu vorbea prea mult. Îți impunea respect. Excepțional, ca om. Zâmbea. Avea un zâmbet aparte. L-am regretat cu toții când s-a prăpădit."[38]

3. Ultima zi din viață. Moartea năprasnică

Luni, 19 iunie 1967 a fost ultima zi din viața căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu, mort într-un accident groaznic de cale ferată în comuna Nucet, județul Dâmbovița. Reconstituirea, fie și sumară, a evenimentului s-a înscris firesc în programul cercetării noastre, fără licitare aspectelor juridice în acest sens, care privesc alte domenii.

În preziua evenimentului, duminică, 18 iunie 1967, în vremea prânzului toate rudele din Ploiești și din Câmpina au fost invitațe la familia Bădulescu la masă. Motivul: inaugurarea „oficială" a locuinței din strada Parcul Vlahuță nr.6. Sâmbătă, 17 iunie preotul paroh Cernea de la biserica din cartier a fost chemat și a sfințit locuința. Mircea mai era încă la serviciu, la sfințire fiind prezente doar cele două femei, Paula Bădulescu și mama sa, Chiriachița Dumitrescu, care pregăteau cele necesare pentru a doua zi. Sindrofia a durat mai multe ore, până spre seară când invitații s-au retras la locuințele lor. „Veselia a fost generală -își amintește doamna Tincuța Dabija-, și poate cel mai vesel era Mircea, care povestea cu haz, cum, în urmă cu peste zece ani, dormea la familia Dabija pe un pat pliant și de câteva ori „s-a cules de pe jos", fiindcă patul se demonta singur când Mircea se răsucea în pat. Acum era mulțumit că are încăperi frumoase, curate, mobilate; le-a arătat pe rând tuturor invitaților, deși fiecare le știa, doar trecuseră zece ani de când locuiau acolo. Cu greu și-au făcut cele de trebuință, ca toți ceilalți. Chiar eu i-am spus lui Mircea: „Acum să-ți faci și tu un

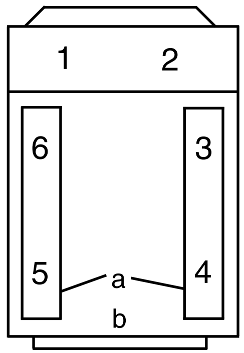
costum de haine ca lumea”, la care el a replicat: „Dar ce, acesta al meu nu-i bun!?” Evident, era uzat, deși îl purtase doar în diferite ocazii; în rest-sacouri, pantaloni, lucruri obișnuite. Ce să spun? Nu credeam că îl văd viu pentru ultima dată. Avea un vin bun care ne-a binedispus pe toți. Chiriachița, maica mea, își rezervase, ca de obicei, rolul de a servi la masă, iar tatăl meu, Enache Dumitrescu mai mult tăcea și privea. Îl simțeam că este mulțumit pentru Paula și pentru Mircea. Într-un fel, Mircea și cu Paula scăpaseră de sărăcie, aveau casa lor, lucrurile lor, erau așezați. De fapt, citeam aceasta mai ales pe chipul lui Mircea, era mulțumit. Biju chiar comentase: „Cât de puțin îi trebuie omului să fie fericit!” Nu ne dădeam seama că veselia aceea prevestea tragedia. De unde să știu cele ce vor urma? Cred că nu am fost mai păcătoși decât alții! Dar să tac, să nu supăr pe Dumnezeu...”[39]

La 1 iulie 1967 începea campania agricolă de recoltare din acel an. La Trust în ședința din data de sâmbătă 17 iunie 1967 s-a stabilit ca în cele zece zile câte au mai ramas pâna la începerea campaniei să fie controlate toate bazele de recepție de pe teritoriul regiunii Ploiești, de echipe mixte, formate din reprezentanții de la Trust, I.A.S.-urile furnizoare si proprietarii depozitelor/Bazelor de receptie, I.V.C., Întreprinderea de Valorifcarea Cerealelor. Practic, începând cu data de luni, 19 iulie 1967, directorul Trustului, ing. Emil Ionescu, șefii unor compartimente și servicii se deplasau în teren. La centru rămânea pentru conducerea oparativă, economistul șef, Oreste Costineanu, care urma să efectueze și operațiunile cu banca în acest scop.

Așa se face că în dimineața zilei de luni 19 iunie 1967 a plecat din Ploiești cu destinația Târgoviște-Nucet un autoturism tip I.M.S. cu prelată și opt locuri. Pe scaunul din dreapta șoferului -directorul adjunct al I.V.C., Popescu Constantin. Pe banchetele laterale din autoturism -inginer agronom Paula Smeianu, de la I.V.C. și Mircea Bădulescu, reprezentatul Trustului. Autoturismul și șoferul aparțineau Trustului. Conform înțelegerii telefonice, în Târgoviște erau așteptați de ing. Frânculescu Titi, directorul I.A.S. Bilciurești și ing. zootehnician Ilie Ovidiu, inginerul șef al I.A.S. Bilciurești, numit în aceasta funcție în primăvara acelui an. Cei doi veniseră de la I.A.S. Bilciurești cu autoturismul tip "Podeba", aparținând întreprinderii respective. La Târgoviște au decis să se deplaseze la Nucet doar cu autoturismul I.M.S.[40] "Bucuria cea mare pentru mine -își amintește ing. Frânculescu Titi- a fost să mă revăd cu Paula Smeianu, colegă la Buzău la Școala medie tehnică de protecția plantelor agricole, pe care nu o văzusem de foarte

mulți ani, poate chiar de la terminarea Școlii. Așa am aflat că are doi băieți gemeni, soțul ei era medic veterinar și că reușise să facă facultatea de agronomie, pare-mi-se la fără frecvență, iar acum lucra la Întreprinderea de Valorificarea Cerealelor. Cred ca era de vârsta mea, eu m-am născut în 1932."[41]

Același interlocutor, inginerul agronom Frânculescu Titi relatează: "Ne-am întâlnit la Târgoviște , în centru, cum stabilisem. Eu am vrut să merg în continuare cu mașina mea, a întreprinderii. Chiar el, Bădulescu, a insistat să mergem toți cu I.M.S.-ul lor. Am acceptat, mai mult pentru faptul că a doua zi fetița mea împlinea șase ani și am spus șoferului meu să facă mai multe cumpărături până ne întoarcem. M-am urcat în I.M.S.-ul lor și am plecat spre Nucet pe o șosea neasfaltată. Poziția în mașină a fost următoarea:



1. Șofer
2. Popescu Constantin
3. Smeianu Paula
4. Ilie Ovidiu
5. Frânculescu Titi
6. Bădulescu Mircea
a. banchete laterale
b. portiera din spate.

Faptul acesta este foarte important. Pentru că după ce am vizitat magaziile de la Nucet și am plecat spre Târgoviște, ne-am așezat exact pe aceleași locuri. Eu chiar am vrut să mă așez lângă Paula, dar Ilie Ovidiu a zis că e mai bine să ne vedem din față. Pe drum spre Nucet ne-am prins în vorbă, eu cu Paula, apoi toți patru. Directorul adjunct Popescu nu prea a participat la discuții. El era un tip mai distant, chiar gomos. La urma urmei, putea să cedeze locul Paulei, care era femeie; nu, el se închipuia șef mai mult decât trebuia. A murit acum câțiva ani, Dumnezeu să îl ierte! Ce discutam? De la Târgoviște spre Nucet, pe șosea, sunt peste douăzeci de kilometri, pe calea ferată mai puțin, vreo 15-16. Comuna Nucet este la jumătatea distanței dintre Titu și Târgoviște, deci la sud de Târgoviște, pe malul stâng al Dâmboviței, între calea ferată și râul Dâmbovița. Discutam de toate, mai ales eu care mă reîntâlnisem cu Paula. Apoi am aflat că Bădulescu a luptat pe

front ca aviator. Eu i-am spus că lucram cu aviatori, de la aviația utilitară Băneasa, pentru stropit culturile. Chiar i-am spus că la Băneasa a murit un aviator cu motocicleta, n-a fost atent și s-a lovit de o barieră. Bădulescu a zis: "Dom'le, când ai ghinion, mori și pe drumul drept." Nu cred că aceasta era o premoniție; a zis, fiindcă așa se zice în astfel de cazuri, când discuți. Popescu mi se pare că citea ziarul, iar șoferul făcea slalom pe drumul care avea carosabilul denivelat. La un moment dat am avut impresia că șoferul a ațipit la volan. Am aflat apoi că a fost la un botez, nu știu exact. Cert este că nu discutam probleme de serviciu, nu avea rost, fiecare știa ce are de făcut. De fapt, vizita la Nucet era una de rutină. Eu urma să recoltez o mare cantitate de orz si să o predau în Baza de acolo. Pe Ilie Ovidiu l-am luat cu mine să vadă și el Baza, ca inginer șef, n-o văzuse până atunci. Ulterior mi-am reproșat că l-am luat, au rămas doi copii orfani de tată."[42]

În adevăr, vizita/inspecția la Baza de recepție de la Nucet, aflată în zona gării și în apropiere de Școala agricolă, a fost una de rutină, care s-a încheiat după mai bine de o oră, în jurul orei 12.30. Au convenit să treacă pe la Școala agricolă, să servească o gustare la cantina Școlii. Inginerul Frânculescu Titi precizează,în continuare: "Școala era în subordinea Trustului, îl cunoșteam pe directorul Ene, chiar m-am întâlnit cu el și am stat de vorba afară, în curtea Școlii. Ceilalți au coborât la cantina aflată la demisol. Când am vrut și eu să cobor, toți urcau, se răzgândiseră. Pare-mi-se chiar Bădulescu a zis că într-o oră, chiar mai puțin, suntem la Târgoviște, apoi la Ploiești. Ne-am urcat în autoturismul I.M.S. în aceeași poziție în care am venit. Înainte de a pleca, un fost salariat de al meu de la Bilciurești, unul Cristea a venit la mașină și a deschis portiera din spate. L-am întrebat ce vrea. El m-a rugat să pun o vorbă bună pe lângă directorul adjunct Popescu Constantin să-l angajeze magazionier la Baza de recepție. Am răspuns aprobator și am închis portiera. Apoi am plecat. Pe drum directorul adjunct Popescu m-a întrebat ce a vrut omul acela care i-a rostit numele. I-am spus ce a solicitat. A întrebat dacă e băiat bun, adică muncitor, de încredere. I-am răspuns că da. Atunci a zis: "Să facă o ce...", adică o cerere, și o lovitură groaznică, aplicată lateral, în partea dreapta a mașinii, unde era Paula Smeianu și Ilie Ovidiu, ne-a proietat în sus și ne-a izbit de ceva tare. Apoi nu am mai știut nimic, îmi pierdusem cunoștința."[43]

Accidentul s-a produs la trecerea peste calea ferată, unde nu erau bariere, ci doar crucea Sf. Andrei care te obliga la măsuri de siguranță.

Trenul cursă de persoane nr.1357 cu plecarea din Titu la ora 13.05 trebuia să ajunga în gara Nucet la ora 13.30, după ce parcurgea 15 kilometri.[44] Nu a mai ajuns la ora fixată. După coliziune, mecanicul de locomotivă a frânat brusc. Reconstituirea juridică a accidentului s-a făcut în chiar după amiaza zilei, procesul judecându-se la Târgoviște, unde șoferul a fost condamnat la trei ani închisoare (cu suspendare?), iar C.F.R.-ul a cerut Trustului despăgubiri materiale ș.a.m.d.[45] Finalul accidentului: trei morți -Bădulescu Mircea, Paula Smeianu, Ilie Ovidiu; ceilalți -răniți, cu leziuni relativ ușoare; autoturismul I.M.S. deteriorat grav, azvârlit peste parapetul din beton și oprit, cu prelata smulsă, în stâlpul de telegraf. Bădulescu Mircea a fost găsit mort sub I.M.S.-ul răsturnat, Paula Smeianu lângă parapetul de beton, iar Ilie Ovidiu dincolo de stâlpul de telegraf. Ceilalți, pe câmp, lângă calea ferată.[46]

Faptul că șoferul și directorul adjunct Popescu au supraviețuit, este de presupus că autoturismul I.M.S. reușise să traverseze calea ferată, cel puțin cu roțile din față. De ce nu s-a asigurat prin oprirea regulamentară pe rambleu? De ce nu a observat sosirea trenului din partea dreaptă? Desigur, la proces, se vor fi dat răspunsuri mai mult sau mai puțin exacte la aceste întrebări și la altele. Cine a răpit din vizibilitatea spre dreapta? Directorul adjunct Popescu Constantin? Acesta citea, desfăcut larg, ziarul?! Clădirea vechiului canton până la intrarea în curba pe rambleu?! Pomii din grădinile satului, aflați înainte de intrarea în curbă?! A existat o lizieră de salcâmi care ascundea terasamentul căii ferate?! Șirul întrebărilor poate continua... Clipa fatidică s-a produs. Era ora 13.30, luni, 19 iunie 1967. Doar destinul ar fi putut sa răspundă la întrebări. Pentru Mircea T. Bădulescu se încheia aici la Nucet drumul vieții sale, la cincizeci de ani neîmpliniți. Văzuse infernul din Cotul Donului în noiembrie 1942, bombardase la Novorosirsk și la Melitopol, scăpase de la moartea sigură în 13 ianuarie 1945 la Budapesta, luptase în Cehoslovacia... Pe pieptul său tânăr, de viteaz și erou strălucise crucea ordinului „Mihai Viteazul" cu spade, la gât purtase Ordinul „Virtutea Aeronautică" în gradul de Comandor... Își întemeiase o familie, avea un băiat -„bucuria vieții sale", cum spunea-, își construise o casă a sa, cu vișini înfloriți în fiecare primăvară ca o mireasă cu buchetul alb... Ce erau toate acestea acum? Trecut. Neant... Destinul său își pecetluise misiunea. Urma vâltoarea posterității, cu mult mai ingrată, uneori, decât vâltoare vieții...

Inginerul Frânculescu Titi își amintețte. „În dreapta-liziera cu salcâmi. Șoferul nu avea vizibilitate spre terasamentul căii ferate. Trebuia

să oprești, să te asiguri bine la trecerea peste calea ferată cu crucea Sf. Andrei. Nu țin minte dacă a oprit. Este posibil să nu fi sesizat oprirea, eu discutam cu directorul adjunct Popescu. Ne-a lovit în plin. Mașina a intrat în parapetul din dreapta și a ricoșat în tren. A fost agățată de o scară a trenului și azvârlită la vreo 16 metri într-un debleu și s-a oprit în ancora unui stâlp de telegraf. N-a ramas nici unul în mașină. Final: Paula, moartă lângă calea ferată; inginerul Ilie dus vreo zece metri pe terasamentul căii ferate, lângă traverse. Era un bărbat înalt, frumos, cu o camașă în carouri, parcă îl văd. Era întins lângă calea ferată, desculț. Bădulescu a fost cel mai grav, a murit pe loc, găsit sub mașină. Eu am fost aruncat pe câmp, dincolo de debleu. M-am trezit după vreo cinci minute. Vizavi era gara, școala, un dispensar. M-au dus la dispensar, pe mine și pe Popescu. Ne-a facut o injecție de calmare. A venit o salvare și ne-a dus la spital la Târgoviște unde am stat vreo opt zile. Nu l-am văzut pe șofer. Era o zi însorită. Dacă nu întârziam în convorbirea cu Cristea, treceam. Șoferul era de la Drăgănești, un om tânăr la vreo patruzeci de ani. Nu știu dacă a oprit să se asigure sau nu, vorbeam cu directorul adjunct de la I.V.C., Popescu. Nu am mai fost pe acolo de când s-a întâmplat accidentul, pe 19 iulie 1967, ora 13.30."[47]

Costineanu Oreste, economistul șef: "În ziua aceea, pe la ora 13.30 sau 14.00 am fost sunat telefonic de la Centrul Regional de Colectarea Cerealelor, de la I.V.C., că la Nucet s-a produs un accident și sunt accidentați și oameni de la Trust. Când am auzit, m-am blocat. Directorul-plecat, nimeni în Trust, decât salariați obișnuiți. Am ieșit în curte, am găsit un șofer căruia i-am schimbat destinația de pe Mizil pe Nucet și am plecat. L-am luat cu mine și pe Râureanu Vasile de la protecția muncii de la Trust. Cei de la protecția muncii de la regiune nu au vrut să vină pe motiv că este accident de circulație de care se ocupă miliția. Am ajuns la fața locului, în jurul orei 16.00. Lume multă, armată (milițieni-n.n.), procuror. Pe Bădulescu l-am găsit la dispensar, întins pe un pat. Era în camașă bluză cu mâneca scurtă. Am crezut că a adormit. Pun mâna, rece. M-am speriat. Am găsit ordinul lui de serviciu pe care l-am predat ulterior procurorului. Ceilalți doi, Paula Smeianu și Ilie Ovidiu erau întinși pe peron. A venit un camion și i-au transportat la Târgoviște, la morgă. Răniții erau deja expediați la spitalul din Târgoviște. Am fost la spital, l-am văzut pe Popescu, pe șofer și pe directorul de la Bilciurești, inginerul Frânculescu. Seara am ajuns la Trust, în Ploiești. Erau acolo inginerul Roman Teodor și directorul

Emil Ionescu. Apoi am fost împreună cu inginerul Roman Teodor la Paula, soția lui Bădulescu. Știa. Era zbuciumată rău. Ne-a dat haine, lenjerie de corp, pantofi. A doua zi am fost la morga din Târgoviște. Erau toți acolo, întinși pe mese, spălați. Oamenii de acolo știau toată rânduiala, au făcut ce trebuia. La Nucet, la primărie, am scos certificatul de deces. Pe la prânz, chiar trecuse de prânz, am sosit la Ploiești. I-am adus pe toți trei cu o mașină acoperită cu prelată, în sicrie. Pe drum ne-a prins ploaia. Pe Bădulescu l-am dus acasă, pe Ilie Ovidiu la biserica Sf. Vineri, pe Paula tot acasă. Înmormântarea lui Bădulescu a avut loc miercuri, 21 iunie 1967, în cimitirul Bolovani, unde îi găsisem un loc central, chiar la intrarea în cimitir, întrucât mă cunoșteam cu cei în drept. Șoferul era al Trustului, transferat de la I.A.S. Drăgănești. Era un băiat cuminte, ai noștri cei vechi, erau mai obraznici. Nu pot să-mi dau seama dacă a oprit sau nu să se asigure. Cred că nu a îndrăznit să-l atenționeze pe directorul adjunct Popescu care citea ziarul. Eu nu am fost la proces, deși Paula Bădulescu m-a citat ca martor. Autoturismul I.M.S. s-a reparat la I.A.S. Drăgănești și nu s-a mai imputat șoferului, care era un om necăjit, cu familie, copii, a murit acum câțiva ani. Trustul a ajutat familiile celor morți cu ce a putut pentru înmormântare."[48]

Transcriem în continuare certificatul de deces al căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu: „Republica Socialistă România / Sfatul Popular al comunei Nucet / Starea civilă // CERTIFICAT DE DECES / Seria D.3 nr.171953 / Numele BĂDULESCU / Prenumele MIRCEA / data nașterii 1917, Noiembrie, 1 / Orașul Buzău, raionul Buzău / Sexul bărbătesc / Prenumele tatălui TEODOR / Prenumele mamei SOFIA // LOCUL ȘI DATA DECESULUI / Comuna Nucet. Raionul Tîrgoviște / Anul 1967 (un mie nouă sute șasezeci și șapte) / Luna Iunie / Ziua 19 (nouăsprezece) / Decesul a fost trecut în registrul stării / civile la nr.14 din anul 1967 / luna Iunie, ziua 20 / în Comuna Nucet / Raionul Tîrgoviște / Ultimul domiciliu PLOIEȘTI / Strada Parcul Vlahuță bloc nr.5 / Eliberat astăzi 20 Iunie 1967 cu nr.997 / Semnătura (s.s.indescifrabil) // Ștampila rotundă: REG. PLOIEȘTI / RAIONUL TÎRGOVIȘTE / COMITETUL EXECUTIV / SFATUL POPULAR AL COM. NUCET."[49]

Cortegiul funerar a traversat orașul din zona Stadion, bulevardul Independenței, strada Ana Ipătescu, cimitirul Bolovani, adică pe direcția nord-est, sud-vest. La sediul Trustului Regional Gostat Ploiești din strada Ana Ipătescu nr.3, cortegiul s-a oprit, preotul paroh Cernea făcând creștineasca pomenire. „În cimitirul Bolovani -își amintește

Tincuța Dabija- timp de patruzeci de zile, pe mormântul lui Mircea, a fost un munte de coroane de flori. Au venit la înmormântare reprezentanți de la toate I.A.S.-urile Trustului, precum și de la București de la Departamentul Gostat. Garnizoana militară Ploiești a dat fanfară militară și a făcut ceremonial de înmormântare militar, cu Drapel de luptă și pluton de soldați care au tras salve. A fost ceva extraordinar de impresionant."[50]

În *Carnetul de muncă* al salariatului Mircea T. Bădulescu, Cap.IX *Date privitoare la activitatea de muncă* s-a consemnat: „Mutația intervenită: Încetat activitatea prin deces în timpul serviciului, accident de muncă; data: 1967.06.19; funcția: șef serviciu; salar tarifar lunar: 2575."[51] Au semnat directorul Trustului Gostat Ploiești, ing. Emil Ionescu și consilier juridic Vasile Irimescu. Ulterior, Oficiul de pensii a aplicat ștampila tip: "Pensionat prin decizia nr.27332 / din 15.VII.1967 cu o pensie de urmași / de la 20.VI.1967 în suma de lei 936+65 lunar./ Șeful oficiului (s.s. indescifrabil)."[52]

Doru-Laurian Bădulescu: „Eram la facultate, la examenele de la sfârșitul anului întâi. Am fost adus la Ploiești de o cunoștință, cu mașina. Pe drum mi s-a spus doar ca tatăl meu a suferit un accident. Ajuns acasă -doliu la poartă, tatăl meu mort în sicriu, întins pe masa din sufragerie. Șocul a fost deosebit de puternic. Ulterior, toți anii de facultate mi-au fost umbriți de pierderea tatălui meu, când nici nu împlinisem nouăsprezece ani. Cum am mai spus, după aceea am avut o perioada destul de grea, m-am pierdut, nu mi-a mers bine deloc, eram debusolat. În mod necesar, ulterior mi-am revenit, m-am realizat și am avut succese peste tot unde am lucrat. Asta mă bucură acum și mă gândesc cu respect la tatăl meu. Sigur, aș fi preferat să trăiască tatăl meu și să am un trai mai liniștit, fără atâta zbucium, așa cum este firesc sub aripa ocrotitoare a unui părinte."[53]

Doamna Tincuța Dabija: „Paula și-a revenit greu. După înmormântare, s-a retras în dormitor, în pat, stând în șezut, acoperită cu un pled și se legana: „Să-l fi lasat Dumnezeu șchiop, chiar fără mâini, dar să fi rămas capul lui să ne conducă în continuare. Doamne, cu ce am păcătuit? De ce s-a dus el acolo? Ce să facă el acolo?" Așa am găsit-o pe Paula în dormitor, în timp ce mama și cu surorile mele făceau cele de trebuință la parastas. I-am respectat jalea și am rămas lângă ea. Apoi, după ce s-a liniștit, am coborât în sufragerie și ea a împărțit pomana. „Să fie de sufletul lui Mircea!" zicea, cu lacrimi șiroind pe obraz. Șocul a fost prea mare. De atunci a rămas cu sănătatea zdruncinată. Doctori, spitale, spaime etc. Și Mircea pentru ea, dar și ea pentru Mircea a avut un adevarat cult. Mircea era un om de o bunătate fără margini. Nici nu-mi dau seama cum au trecut treizeci și cinci de ani de atunci. În 1975 Doru s-a căsătorit, apoi în anul următor s-au mutat cu toții la București. Au vândut casa de la Ploiești familiei Neacșu, o cunoștință de a noastră și au cumpărat două apartamente, cu două camere, în același bloc, inclusiv cu rate. În 1977 s-a născut Raluca, apoi peste doi ani Ioana. Ca urmare, Paula s-a dedicat creșterii nepoatelor, a uitat de toate necazurile, atât cât poți uita când ai o preocupare precum creșterea copiilor. Seara se retrăgea în acest apartament, printre lucrurile ei, cu grijile și amintirile ei. Raluca și Ioana o bucurau enorm. Le vedea cum cresc sub privirea ei. În anul 2000 Doru a reușit să aducă rămășițele pamântești ale tatălui său de la Ploiești la București. A făcut reînhumarea lor creștinească în Cimitirul Ghencea Civil, unde a găsit loc. Totodată, în aceeași cripta au fost reînhumați socrii lui Mircea, Enache, mort în 1977, Chiriachița, moartă în 1986. Așa că aici s-a încheiat zbuciumul lui Mircea, dupa atâția ani."[54]

Reînhumarea rămășițelor pământești ale căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu s-a făcut în Cimitirul Ghencea Civil-București, figura H 34, aleea principală, lângă capelă, în stânga acesteia. Familia a găsit de cuviință să dăltuiască în marmura albă de la baza crucii funerare de la mormânt următorul text: „FAM. BĂDULESCU // MIRCEA / I-XI-1917 / 19-VI-1967 // EROU AL CELUI DE AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL / COMANDANTUL ESCADRILEI BOMBARDAMENT / ÎN PICAJ STUKA. DECORAT CU / ORDINUL MIHAI VITEAZUL / VIRTUTEA AERONAUTICĂ CLS. COMANDOR / CRUCEA DE FIER CLS. I. A ȘI CLS. A II A." Lângă inscripția numelui, fotografia în ceramică a defunctului-sepia pe fond azuriu- în uniforma militară. Precizăm că înscripția „FAM. BĂDULESCU" se află dăltuită pe brațul orizontal al crucii de la mormânt. Fotografia este una din anul 1949, la 32 de ani. Ne privește din semi-profil stânga un bărbat frumos, cu chipul blajin și privirea calmă, odihnitoare. Să ne amintim că pe vremea aceea mai zbura. Dobândise brevetul de pilot de linie internațională și era instructor de zbor la Ziliștea, în gradul de căpitan aviator...

La Nucet în cei treizeci și cinci de ani de la accident, s-au schimbat multe. Altele, parcă dinadins au rămas încremenite în timp, ca mărturie peste veac. Mai întâi linia de cale ferată Titu-Târgoviște s-a dublat, cu inclusiv podul de fier peste Dâmbovița făcut din nou, alături de cel

vechi. La trecerea peste calea ferată s-au instalat bariere, cu cantonier de serviciu permanent. Drumul din spatele gării Nucet (la fel o clădire nouă) ce pornea de la Baza de recepție și mergea paralel cu calea ferată, având în dreapta Școala agricolă și dispensarul comunal a fost betonat până aproape de rambleul căii ferate. Un drum asfaltat ce vine dinspre Gura Șutii, taie comuna Nucet pe la sud, racordează drumul betonat și un altul asfaltat, pe dreapta, apoi le trece peste calea ferată dublă, până departe, unde va întâlni șoseaua spre Târgoviște. În stânga, clădirea vechiului canton, locuită. În diagonală, peste bariere o casă veche, mare, cu fațade la calea ferată și la drumul perpendicular pe aceasta. În fața casei, pe colț, un nuc batrân, aproape uscat. În dreapta căii ferate, cum se vine dinspre Titu, stâlpii de telegraf, unul aproape de intersecție, în debleu. Aici s-a oprit I.M.S-ul după accident. Aici a fost găsit Mircea T. Bădulescu. (Era mort? Era încă viu? De ce a fost dus la dispensarul comunal?!) Există urmele unui stâlp retezat și, legat de acesta, un stâlp nou, în funcțiune. Spre nord, în stânga căii ferate, gara, drumul betonat, dispensarul comunal -o casă obișnuită, pitită după un gard înalt și câțiva pomi fructiferi. Apoi, dincolo de terenul de fotbal, în interiorul curții, impunătoarea clădire a pavilionului central al Școlii agricole, complet renovată, cu două nivele și demisol, acoperită cu țiglă roșie, contrastând cu verdele intens al pinilor de pe alei. Citim pe portalul din tablă aflat imediat în spatele gării, lângă drumul betonat: „Ministerul Educației și Cercetării / GRUPUL ȘCOLAR AGRICOL NUCET / Comuna Nucet. Fondat în 1901. Județul Dâmbovița." E scris cu vopsea roșie pe un fond portocaliu. Așadar, Școala agricolă a împlinit între timp o sută de ani... Toate acestea, (cum erau atunci) le-a văzut în ultima zi a vieții sale căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu. Ce gând va fi fost cel din urmă gândit? Ce imagine va fi fost ultima pe retina ochilor săi? Nu vom ști niciodată. Cerul de vară se boltea deasupra sa ca un clopot albastru imens, cu dangăt doar de destin perceput, cerul la care visase atât... Dumnezeu să îl odihnească în pace!

NOTE

1. Dincolo de frustrare. Anii 1952-1955

1. S.A.M., fond Memorii, lit.B, dosar 2046, f.14.

2. Ibidem. Pe verso (parte a doua) sunt consemnate: „Însemnări / făcute de Comisia de viză", între care: numărul specialităților militare (127); denumirea specialităților militare (aviația de școli antrenament), calificarea funcției (pilot din școala de antrenament), însemnări diverse (originea socială a rezervistului: muncitorească, originea socială a soției: moșier; starea socială: funcționar; fără de partid; nu a fost judecat și nici condamnat). În continuare, Mircea T. Bădulescu a consemnat unitățile militare din care a făcut parte ca ofițer, apoi a precizat: „Am fost ofițer subaltern (locțiitor al comandantului de escadrilă-n.n.) din 1942-1944 și apoi comandant de Escadrilă până în 1949; profesor la Școala militară; din 1951 nu am făcut concentrare."

3. Vezi pentru aceasta studiul nostru *Caracterul stalinist al Constituției din anul 1952. O abordare istorică,* în *Analele Sighet 7. Anii 1949-1953. Mecanismele terorii*, Fundația Academia Civică, 1999, p.143-156.

4. Hotarârea Plenarei C.C. al P.M.R. din 23 iulie 1950 clama „raionarea administrativ economică", întrucât „vechea organizare a teritoriului (comune, județe etc.-n.n.) nu mai corespundea condițiilor politice, economice și administrative actuale, *constituind o frână* în dezvoltarea regimului de democrație populară pe drumul construirii socialismului." Și încă: „Regiunea trebuie să fie o puternică unitate administrativă teritorială, pe care *să se sprijine direct* C.C. al P.M.R. și guvernul R.P.R. în aplicarea politicii partidului și statului." Apud ibidem, p.148. Împrejurările au făcut ca Mircea T. Bădulescu, în cadrul Trustului Regional Gostat Ploiești, în anii 1952-1967, să cunoască și să activeze doar în aceste structuri administrativ-economice: regiunea, raionul, fapt pentru care au fost aici etalate.

5. Document aflat în arhiva familiei Mircea T. Bădulescu.

6. Polixenia Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 26 septembrie 2001.

7. Cf. Valeriu Nicolescu, *Buzău-Râmnicu Sărat. Oamenii de ieri, oameni de azi*, vol.2, partea 1, Editura Evenimentul Românesc, 2001, p.153-159.

8. Vezi nota 6.

9. Ibidem.

10. E. Ionescu, *Interviu acordat autorului*, 19 februarie 2002.

11. Vezi nota 6.

12. Ibidem.

13. Tincuța Dabij, *Interviu acordat autorului*, 21 aprilie 2002. La 28 ianuarie 1952 a avut loc o reformă bănească, fapt ce atestă diferența salariilor primite.

2. La Ploiești, altfel de lume

14. *Carnet de muncă* (Bădulescu Mircea), Ploiești, 1961, p.14-15.

15. Vezi nota 6.

16. Ibidem.

17. Vezi nota 13.

18. Doru-Laurian Bădulescu, *Interviu acordat autorului,* 11 iulie 2001.

19. Cf. Manole Neagoe, *Istoria guvernelor României*, Editura Machiavelli, București, 1995, p.183, 1990.

20. Cf. *Anuarul statistic al R.S. România 1967*, p.229.

21. Ibidem.

22. Ibidem, p.251.

23. Arhiva S.C. Ceres S.A., Ploiești, dosar 1B/I, 1967, f.101-103.

24. Ibidem, f.102.

25. Ibidem.

26. Ibidem, dosar 1C, 1965, f.17-18.

27. Cf. Oreste Costineanu, *Interviu acordat autorului*,17 aprilie 2002.

28. Ibidem.

29. Ibidem.
30. Ibidem.
31. Doru-Laurian Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 11 iulie 2001; ibidem, 27 februarie 2002.
32. Polixenia Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 16 octombrie 2001.
33. Ibidem.
34. Arhiva familiei Mircea T. Bădulescu.
35. Vezi nota 23.
36. Tincuța Dabija, *Interviu acordat autorului*, 21 aprilie 2002.
37. Vezi nota 27.
38. Titi Frânculescu, *Interviu acordat autorului*, 14 martie 2002.

3. Ultima zi din viață. Moartea năprasnică

39. Tincuța Dabija, *Interviu ...*, 21 aprilie 2002.
40. Cf. Titi Frânculescu, *Interviu ...*, 14 martie 2002.
41. Ibidem.
42. Ibidem.
43. Ibidem.
44. Muzeul Căilor Ferate Române, Arhiva, *Mersul trenurilor 1967/1968*, traseul 121, p.123.
45. Vezi nota 40.
46. Ibidem. Vezi Anexa nr. 7.
47. Ibidem.
48. Oreste Costineanu, *Interviu ...*,17 aprilie 2002.
49. Arhiva familiei Mircea T. Bădulescu.
50. Vezi nota 39.
51. Vezi nota 49.
52. Ibidem.
53. Doru-Laurian Bădulescu, *Interviu ...*, 27 februarie 2002.
54. Vezi nota 39.

Capitolul VII

DREPTUL LA NEMURIRE. MĂRTURII ȘI ALTE ARGUMENTE

„O catedrală e cu totul altceva decât o adunătură de pietre. E geometrie și arhitectură. Nu pietrele o definesc, ci ea îmbogățește -cu propria ei semnificație- pietrele. Aceste pietre sunt înnobilate, fiindcă sunt pietrele unei catedrale. Cele mai diferite pietre îi slujesc unitatea. Catedrala absoarbe în cântarea ei până și jgheaburile împodobite cu chipurile cele mai strâmbătoare."

Antoine de Saint-Exupéry,
Pilot de război, XXV.

1. Dreptul la nemurire

În plin război mondial, într-un articol cu titlu banal, *Pedagogia sborului*, care scăpa privirilor cititorului, fiind tipărit fără ilustrații și în partea ultimă a numărului pe luna martie 1942 a revistei „Magazin Aeronautic", autorul, Nicolae Roșu, afirma categoric: „Aviatorii sunt oameni transcedenți și prin ei se realizează tulburătorul vis dedalic. Este o veche ispită mitologică, aceea de a cuceri înălțimile fascinante ale cerului; de a te desprinde de pământ, de vremelnicia și de robia inerției, și de a naviga acolo unde te cheamă magia depărtărilor."[1]

Această afirmație, în contextul articolului amintit, se prezenta ca răspuns la interogația -discurs a aceluiași autor: „M-am întrebat adeseori de ce toți aviatorii se aseamănă între ei? Firește, nu prin înfățișare fizică foarte variată, dar prin *atitudini*, prin *gesturi*, prin acea nelămurită *taină a sufletului* care îi fac flegamtici și independenți, prin *desprinderea de orice convenționalism* burghez și banal; fiecare întrunind în sine *virtuțile unui om cu totul deosebit* de ceilalți."[2]

Cine a trăit printre aviatori și i-a observat, fie și sumar, a putut să constate, fără prea multe investigații, autenticitatea și exactitatea afir-

mațiilor de mai sus. În adevăr, piloții aviatori sunt oameni diferiți de ceilalți muritori, cu virtuții profesionale distincte, cu un comportament pe măsura acestei profesii. După cum s-a mai arătat, acțiunile de selecționare a celor care optează pentru profesia de aviator pilot sunt drastic dirijate, iar eliminările nu țin seama de... bogăția lacrimilor celor respinși! În felul acesta, din start, celor selectionați pentru profesia de aviator pilot li se asigură ansamblul permiselor bio-psihologice și de altă natură pentru reușita în meseria aleasă. Pentru că zborul cu aparate mai grele decât aerul, imitând zborul de săgeată al păsărilor cerului, rămâne pentru om o forțare, o depășire a firescului, a normalului obișnuit. Chiar în articolul deja amintit, autorul afirma concluziv: „Prin aviație s-a creat un alt om."[3] Contopirea dintre om și avion a dat naștere unei reușite temerare...

Autorul lucrării de față încheiase în proporție însemnată cercetarea în arhive și pe teren privitoare la căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, când, fără scop profesional distinct, ci ca lectură odihnitoare, a tras din raft o veche și aproape uitată dragoste: *Pilot de război* de Antoine de Saint de Exupéry, ediția în limba română, în traducerea lui Ion Caraion, și s-a adâncit în lectură.[4] Surpriza a fost totală: destinul căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu se regăsea în suita afirmațiilor cuprinse în acest superb roman! Concluzia era de domeniul evidenței: toți aviatorii seamănă între ei, au un destin comun. Dar romanul rămâne roman, cercetarea istorică se orientează spre altceva... Ca urmare, a ales șapte texte din (numai) *Pilot de război* de Antoine de Saint-Exupéry și le-a așezat, fie ca explicație, fie ca metaforă, în fruntea capitolelor lucrării de față. Credem că cititorul nu s-a simțit obosit de acest procedeu. Țesută în pânza deasă a reflecțiilor de tot felul, profunde și incitante, privitoare la destinul ființei umane, specifice romanelor lui Saint-Exupéry, acțiunea palpitantă din *Pilot de război* (mai mult sugerată decât descrisă, cititorul fiind solicitat să imagineze bogat) a fost subliniată în cele șapte texte, extrase și așezate ca motto, pe capitole, în lucrarea de față. Asta și pentru că *Pilote de guerre* a apărut în 1942, scrisă în plin război! Cu o motivație a autorului realmente antologică: „Vreau ca țara mea (Franța-n.n.) să existe -în spiritul și carnea ei- când se va face ziuă. Ca să acționez spre binele țării mele, va trebui să apăs clipă de clipă în acestă direcție, cu întreaga mea dragoste. Nu există trecere pe care, dacă stăruie și stăruie, marea să n-o găsească."[5] Pilotul de război Antoine de Saint-Exupéry nu s-a mai înapoiat din misiune la 31 iulie 1944...

Eroii nu își cer dreptul la nemurire. Prin forța împrejurărilor li se cuvine acest drept. Acest drept este ca o catedrală, ca un altar... Cine nu îl respectă, cine nu îl are în suflet se sortește neantului, care este, în fond, absența identității. Pentru că jerfa este condiția de a fi a ființei umane. Mai întâi, jertfa-ca biruire de sine, ca izbândă a spiritului și a faptelor umane pe măsură. Apoi, jertfa -ca sacrificiu suprem. Din străvechime se știe: nu ai spiritul jertfei zămislit în tine, nu ești om, nu te poți împlini ca om... Ca urmare, strigătul a fost și rămâne pe măsură: Cultivă spiritul jertfei! Cu fapte. Cu limpedea cugetare și curata credință în ideal. În idealul tău. În idealul semenilor tăi. În idealul Neamului tău...„Când Domnul va trimite istoria și veșnicia să culeagă viața și numele nostru, să nu fim găsiți, frate, pe maluri de mlaștini, ci în înălțimile vieții eroice, care sunt mândria pământului și împlinirea voinței cerului. Și uluită, moartea ne va privi apoteoza."[6]

Avea 35 de ani, în 1942, când episcolul greco-catolic Ioan Suciu (1907, Blaj-1953, Sighet -Închisoarea detinuților politici) a tipărit acest epitaf -epitaful vieții sale eroice, de sfânt necanonizat! Era război, trupele germano-române ajunseseră, în vara acelui an, la Stalingrad. Viziunea eroică înflăcăra spiritele celor tineri. De fapt, această viziune era dominantă în epocă: jertfa -ca sacrificiu suprem... La Stalingrad, învățând din înfrângeri, replica a devenit alta: jertfa -ca biruire de sine... Poți fi erou, în viață fiind! La școala de la Nicolaev, aviatorii români au învățat aceasta de la aviatorii germani. Câștigul a fost imens. De aici salutul-deviză: „Să trăiești!" și imperativul îndemn la plecarea în misiune: „Stukistule, să te întorci acasă!" Fără alte vorbe și comentarii, așa s-a trăit pe front - în Kuban, în Crimeea...Devenise o obișnuiță să fii... viu! Deși, cum s-a arătat, palmaresul celor ce au rămas în pământ străin de la Grupul 3 Picaj Stuka a fost destul de încărcat. Dumnezeu să-i odihnească!

2. În căutarea eroilor

„Aviatorii, care trăiesc atât de puțin în orașe, cu aglomeratele lor bulevarde încărcate cu atâtea tentații, nu au preferințe speciale să fie pe cutare sau cutare aerodrom. Toate sunt departe de orașe și se aseamănă ca niște frați gemeni: câmpia cu linia de avioane, pavilioanele de pregătire și odihnă, hangarele, depozitul de carburanți și, bineînțeles, nesuferita infirmerie. În planul doi râul, satul, păduricea, cărămidăria, linia ferată, cantonul și alte repere pe care zburătorii le

cunosc și le caută când se întorc sau pleacă în misiune. Peste toate acestea se întinde același cer necuprins, când pur și limpede ca lacrima, când tulbure și întunecos, veșnic același și mereu altul. Acesta este universul în care se deapănă povestea dulce și amară, fermecătoare și dramatică, simplă și complicată a vieții de aviator."[7]

Cel care a scris aceste superbe rânduri, antologice și vibrante ca o pictură s-a născut la 21 martie 1929 la Ocna de Mureș, în inima Transilvaniei. Numele său: Ioan Cherecheș, adică un fost Rotaru, cine știe când, maghiarizat ca atâtea nume românești de-a lungul veacurilor trecute. Ca ziarist militar, ofițer, căpitan, l-a cunoscut în primăvara anului 1965 pe Mircea T. Bădulescu la locuința acestuia din Parcul Vlahuță nr.6 (azi strada Ramurei), Ploiești, se pare într-o duminică dimineața, spre sfârșitul lunii mai acel an. Depoziția sa este nu numai emoționantă, dar și unică în felul ei. Se pare că Ioan Cherecheș, în prezent membru al Uniunii Scriitorilor din România, a fost cel dintâi și singurul ziarist militar care l-a intervievat pe căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu după ce acesta a fost scos din armată, cum s-a arătat, în octombrie 1951. Mai precizăm că Ioan Cherecheș, căpitan, în mai 1965, era redactor la ziarul central al armatei „Apărarea Patriei" (cu sediul în strada Izvor nr.137, București,-azi demolat) și pe lângă alte sarcini de serviciu, scria reportaje și portrete despre cei care luptaseră, îndeosebi aviatori, pe frontul din Transilvania, Ungaria și Cehoslovacia în anii 1944-1945. Mai mult, după mărturisirea sa, ani în șir a străbătut țara de la un capăt la altul, aerodrom cu aerodrom. Așa s-a născut lucrarea *În cautarea eroilor*, tipărită în 1981, după ce a stat aproape șasesprezece ani în redacția Editurii Albatros. La vremea sa, respectiva carte a fost un best-seller. De ce? Eroii cărții erau oameni reali, mulți încă în viață și -faptul se impune a fi remarcat-, luptaseră „fără a se spune asta, pe frontul de Est, care era la vremea scrierii cărții, dar și ulterior, un subiect tabu."[8]

Redăm mărturia lui Ioan Cherecheș: „Cu adresa în buzunar, obținută de la foștii camarazi Agheici Petre și Bulac m-am deplasat cu trenul la Ploiești. Aflu destul de greu Parcul Vlahuță, undeva mult prea departe de Gara de Sud și chiar de centrul orașului. Strada se termina după un cot la dreapta, în chiar Parcul Vlahuță, de fapt un scuar cu câteva bănci și destui arbori ornamentali. În laterala dreaptă a parcului, case cochete, pitite printre pomi înfloriți, cu grădinițe în față și gărduleț scund din șipci de brad. La numărul 6 m-am oprit și am privit în grădină unde erau în floare toți vișinii-buchete uriașe, albe, parcă

așteptau să fie date unei mirese. Timpul-frumos, un soare blând, nu mai era nevoie de paltoane, de căciuli. Am văzut în curte, în grădiniță, un bărbat care deretica (sic) în acest spațiu mic ca un bun gospodar, să fie toate la locul lor. Îl priveam cum își vedea de treaba sa. Bădulescu?! Îi puteam da orice meserie din lume, numai că a fost aviator de bombardament în picaj, nu! Bădulescu trebuie să arate un tip coleric, ori eu aveam în față un gospodar, cu puțin păr, cu buza de jos căzută ca la caii de povară, aplecat peste straturi. I-am strigat peste gard: „Locotenentul Bădulescu, vreau să scriu despre dumneavoastră ca pilot de bombardament în picaj!" El s-a întors, m-a privit lung, mirat. A tăcut câteva clipe, apoi a zis brusc: „Cred că ați greșit adresa, niciodată nu am fost aviator!" Eu țineam una și bună că adresa este corectă. A zis: „Cum îndrăzniți să veniți la mine și să scrieți despre un aviator care nici nu a existat?!" Am replicat: „Dar dumneavoastră n-ați fost aviator?" Răspuns: „N-am fost, dom'le, niciodată!".

În timp ce ne certam peste gard, și am ridicat tonul și eu și el -el o ținea una și bună că nu a fost niciodată aviator, eu că n-am greșit adresa-, a ieșit soția care i-a spus blând: „Mircea dragă, să-l invităm în interior, ce vă certați peste gard..." Sub cei doi vișini înfloriți era o măsuță cu trei scaune, taburete, la care ne-am așezat amândoi. El m-a întrebat: „Dar dumneata de unde ai adresa?" „Mi-a dat-o Bulac și Agheici..." Atunci s-a luminat la față, că pe cei doi îi cunoștea foarte bine. Și-a dat seama că n-am venit la ușa lui întâmplător, iar soția, ca o umbră, a adus vișinată, care era mai mult neagră decât vișinie... Vorbind de una de alta, la un moment dat mi-a spus: „Vreți să scrieți despre mine, când, ca recompensă am fost trecut în rezervă, scos din armată fără pensie de serviciu, fără cartelă de pâine, fără dreptul de a munci în întreprinderi de stat?" După care, la rugămintea mea, s-a transpus în situația din 13 ianuarie 1945 când a bombardat podul principal de la Budapesta. A început să povestească: „Eram pe Miskolc...", așa cum am scris în carte. La un moment dat mi-a făcut și o schiță în carnetul meu de ziarist, cum au decolat de pe Miskolc, au ajuns la Budapesta prin partea de sud, au atacat podul dinspre Buda spre Pesta și au redresat la mică înălțime deasupra magistralei... Zicea că podul Elisabeta era bine apărat, iar sovieticii timp de zece zile nu au reușit să-l interzică, să-l darâme. Toți aviatorii știau de acest pod, se îngrozeau de el. Mai zicea că generalul sovietic Selesniov a promis că cine va lovi podul are să devină erou al Uniunii Sovietice. Atunci am observat la Bădulescu un zâmbet aparte, amar și disprețuitor în

aceiași timp: „Cum dumneata nu l-ai văzut pe Selesniov, așa nu l-am mai văzut nici eu, rușii și-au făcut treaba folosindu-se de noi și... la revedere!" N-am putut scrie toate acestea în carte, vă dați seama... În sufletul lui Bădulescu era o mare tristețe că a fost scos de la zbor și dat afară din armată. Zicea: „Eu am servit steagul tricolor, steagul patriei, ordinile date. Eu am făcut conștiincios meseria de aviator. Am fost trimis să lupt pe front, am executat ordinele, riscându-mi viața. Eram cap de familie, am fost aruncat pe drumuri, scos din casă, fără serviciu.." Toți aviatorii care au luptat în războiul din Est au pățit la fel. Milu a ajuns, la Brașov, un simplu lucrător. Baltă la fel, Gavriliu, Dobran... și alții pe care i-am cunoscut, mulți dintre ei nu i-am putut surprinde în carte. Agheici îmi spunea că a făcut rapoarte peste rapoarte, la Buzău fiind, ca să iasă la pensie personal navigant ș.a.m.d. Dar să revin. O dimineață întreagă am stat împreună. Soția tot aducea vișinată, și mie îmi plăcea și lui îi plăcea...Parcă văd ceșcuțele acelea înflorate, albe cu flori roșii. Erau din faianță, nu din porțelanuri scumpe. Eu eram bogat sufletește prin omul din fața mea, un interlocutor admirabil. Am zis la un moment dat: „De vreți sau nu vreți, de vă convine sau nu vă convine, eu scriu despre dumneavoastră." A zis: „Domnule Chereches, voi vrea să citesc ceea ce veți scrie despre mine, să fie cât mai exact, să nu scape greșeli. Eu vreau, dar..." Pot spune acum, cu durere, amintindu-mi, că acest „eu vreau" nu a mai venit niciodată. Această dorință nu a fost împlinită niciodată. El a murit. Despre el am scris fără să poată să vadă ce am scris, fără să poată să mai citească ce am scris. Urma să ne mai vedem. Dar cartea a zăcut în editură 16 ani, pentru că erau în ea oameni care au luptat contra sovieticilor... La despărțire, cum să spun, a fost astfel: vorbind aceeași limbă despre aviație, m-a condus până la gară și a așteptat până când trenul a plecat spre București. Mi-a făcut semn cu mâna stângă. Zic acum: nu era „La revedere" semnul acela cu mâna, era „Adio"! Dar asta numai destinul știa. Numai destinul știa ce se va întâmpla. Vreau să spun că în momentul când, în 1981, a apărut cartea, mulți dintre cei despre care am scris nu mai erau în viață. Bădulescu, Buzdugan ș.a. Bădulescu îmi făcea semn cu mâna, în gară, la plecarea mea spre București. Destinul știa... Sunt mulțumit, împăcat sufletește că l-am cunoscut. Era un gospodar așezat, copilul la școală, casa aranjată, vișinii, vișinii aceia superbi erau în floare..."[9]

Bucuria întâlnirii cu scriitorul Ioan Chereches a fost imensă pentru autor. Abia la sfârșitul convorbirii acesta a aflat scopul pentru care fusese contactat: elaborarea monografiei căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu. A mărturisit: „De peste douăzeci de ani, abia cum, pentru prima dată sunt întrebat de Mircea Bădulescu. Chiar că mă pot considera mândru că am scris despre el, că l-am cunoscut. Repet, am cunoscut un om așezat la casa lui, gospodar, trecut de prima tinerețe. Nu am discutat cu el decât cele relatate în carte. Păcat că nu mai posed schița aceea cu bombardarea podului de la Budapesta, era un document prețios. Prea au trecut multe în ultimele decenii peste noi."[10]

Întrebat frontal, scriitorul Ioan Chereches a răspuns: „Da, l-am cunoscut, atât cât poți să îl cunoști pe un om pe care îl vezi o singură dată-e drept, ca scriitor și ca ziarist, cum zici, având în vedere că un ziarist este „specializat" în a vedea oamenii și lucrurile mai mult decât un muritor de rând. Precizez: Mircea Bădulescu era un om. Un om absolut normal. Nu era un supraom. Cum ți-am mai spus, avea un aspect banal. Dar ce om! Ce suflet era întrânsul! Nici nu bănuiai că omul din fața ta, pe front, a făcut atâtea fapte de vitejie. A fost un erou. Toți care au avut o armă în mână și au luptat pe front au fost eroi, prin simplul fapt că au fost acolo pe front față în față cu inamicul, față în față cu moartea. Stăm în fața televizoarelor și bem Coca-Cola, privim la războiul de pe ecran... În casă este cald și bine, suntem sătui, bine îmbrăcați, nu ne plouă, nu ne ninge...Dar ne dăm cu părerea despre cei care au luptat pe front cu arma în mână, fie aceștia simpli soldați, darămite piloți pe Stuka! Ce stupizi suntem când strâmbăm din nas, ghiftuiți de confortul nostru: „Erou, soldatul Vasile care a fost la Stalingrad și a venit de acolo bine merçi?!" Suntem stupizi, o spun răspicat, când gândim astfel. Cine l-a trimis pe soldatul Vasile la Stalingrad? Antonescu? Greșit. Țara, Neamul Românesc. Pe același soldat Vasile cine l-a trimis să lupte, degerându-i picioarele, în Tatra, pe frontul de Vest? Comuniștii? Guvernul Groza? Greșit. Țara, Neamul Românesc! Soldatul Vasile nu va gândi niciodată altfel, din felurite unghiuri partizane pro sau contra Antonescu, pro sau contra americanilor, pro sau contra sovieticilor și așa mai departe. Singura lui politică și înțeles al acestei politici a fost și rămâne, ca și religia sa creștină ortodoxă: Țara, Neamul Românesc... Eroi sunt cei ce au luptat cu arma în mână pentru Neam și Țară, indiferent de grad, indiferent dacă și-au jertfit sau nu viața în această luptă. Ani de zile am cutreierat țara de la un capăt la altul, ca ziarist și ca scriitor, în căutarea eroilor. Aceasta este lecția ce am învățat de la toți cei care au fost pe front. N-am putut s-o spun cum aș fi vrut în cartea mea. Cartea mea a

zăcut șasesprezece ani în sertarele Editurii Albatros, și ar mai fi zăcut din 1981 până în 1989 dacă nu era Mircea Sântimbreanu... O spun încă o dată: să nu batjocorim pe soldatul Vasile, el a fost și a rămas reazemul Țării, al Neamului Românesc. Mircea Bădulescu a fost un astfel de reazem, un erou. Amintirea sa, a lui Buzdugan, a lui Milu și a atâtor luptători pentru Neam și Țară nu poate să fie luată în derâdere. Istoria rămâne mama noastră, identitatea noastră, chiar dacă vrem sau nu asta."[11]

3. Vibrații colegiale, camaraderești

• *Comandor aviator (r) Pasăre Dumitru:*

„Mircea Bădulescu erou? Da, fără discuție. Am fost colegi de clasă în liceu opt ani, îl știu bine. Am fost împreună la Școala de Ofițeri Aviație, la Flotila 3 Informații, la Grupul 3 Picaj „Stuka". Nu pot să spun dacă și-a dorit enorm să fie aviator. Nici eu nu eram atât de înnebunit după aviatori și aventurile lor de zbor, la Buzău, liceean, cum fusese colegul nostru Cărluță, Carol Anastasescu, eroul de la 1 august 1943. Cu toate acestea, m-am considerat mai bun pilot decât Gicu Bădulescu. Fiind bolnav de ulcer, nu am mai luptat pe frontul de Vest. În 1945 am fost scos din armată, pentru că tatăl meu, din Cislău, unde m-am născut și eu, avea pământ acolo și era funcționar public la Prefectura Buzău, era -cum se spunea atunci- și chiabur și burghez. Eu am revenit la Brașov, unde m-am căsătorit și m-am specializat ulterior în reparat televizoare, fiind maistru la școala C.F.R. din Brașov. Mircea a zburat mult pe frontul de Est. Era un bun navigator, se orienta bine la teren din aer. A primit „Crucea de Fier" de la nemți. Fapte eroice a săvârșit mai mult pe Vest, unde a primit „Mihai Viteazul". A fost eroul de la Budapesta. Toate ziarele vremii scriau asta. Sigur că m-am bucurat, fusesem doar atâția ani colegi de liceu și camarazi pe front. Păcat că s-a prăpădit așa de tânăr și a murit într-un accident stupid. Nu am fost la înmormântare. A fost erou pe front și a murit stupid... Poate că așa a fost destinul lui. Carol Anastasescu? S-a izbit cu I.A.R.-ul 80 într-un bombardier B24 Liberator american, la 1 august 1943. Nici el nu știe cum s-a întâmplat, poate ieșea din viraj. A scăpat cu viață, căzând pe o căpiță cu fân, atfel murea. A avut zile. A avut coloana vertebrală ruptă, a stat în spital un an de zile, e invalid de război. A fost bun prieten cu Mircea în liceu, acesta îl ajuta să-și facă temele. Tatăl său avea un restaurant, „Mercur" în centrul orașului,

unde veneau mulți aviatori, aveau bani, petreceau... Anastasescu se învârtea printre ei și era fascinat de câte povesteau, că mai și inventau asta e altă treabă. Nu cred că au fost cazuri de a refuza să plece pe Vest contra nemților, foștii camarazi. Cum să refuzi, nu se punea astfel problema. Bolnav de ulcer, puteam să mor cu hemoragie la stomac în picaj. Șocul la picaj este teribil. Ți se urcă sângele în cap, nu mai vezi nimic. Dintre aviații, aceasta e poate cea mai grea, bombardamentul în picaj; solicita o marea concentrare, dar picam „la fix", nu scăpa nici o țintă vizată. Ce alt fel de eroism se mai vrea, când ne riscam viața de fiecare dată?! După război, unii au fugit peste graniță, era mare prigoană pe noi. Ne-am împrăștiat care încotro. Ne mai vedem acum, de Sf. Ilie la București, de Ziua Aviației. Nu m-am mai văzut cu Gicu Bădulescu după război. Deci are copil, băiat, asta e bine. Băiatul meu lucrează în Spania. Cum vine întrebarea asta dacă sunt mândru că am fost aviator? Care aviator nu este mândru că s-a ridicat cu avionul de la pământ? Este acesta un fapt unic, de neuitat, Pe front, am primit „Virtutea Aeronautică". Sigur că sunt mândru, a fi aviator este un fapt unic, am zis, așa ceva nu se uită, mai mult, nu se neagă, este chiar ființa ta."[12]

• *Comandor aviator (r) Anastasescu Carol*:

„Mă bucur că scrieți o carte despre Gicu Bădulescu. Merită. Era un băiat extraordinar, uneori atât de ironic că nu te ierta, te sficșuia nu alta, rămâneai fără replică. Dacă mă supăram? Sigur că da, dar îmi trecea. Cu Gicu nu putea să ții supărarea. La Școala de Ofițeri Aviație nu am fost în aceeași clasă, numai la liceu. La liceu am făcut multe năzbâtii împreună. Era severitate mare, din te miri ce eram exmatriculați. Pe Gicu l-am prețuit mult pentru că era un camarad serios, te ironiza când spuneai prostii, dar avea respect, prețuia prietenia, era statornic în sentimente. Putea să nu fie de acord cu tine, te beștelea, dar nu te umilea. Gicu învăța bine în liceu. Competiția era mare, așa ca sportivii, fiind liceu numai de băieți. Eu erou? Așa au scris ziarele, dar ce importanță mai are asta acum? Am fost doborât la Ploiești-Târgșor. Când am fost atacat, ce era să fac? Aveam scurgere de benzină la maneta de gaze, lovit de A.C.A., avionul luase foc. Știți ce înseamnă să arzi de viu? Este cea mai groaznică moarte pentru un pilot... Atunci mi-am îndreptat I.A.R.-ul spre nenorocitul ăla de american pe care l-am doborât; eu pe el, el pe mine. Trăsăsem capota, mă desprinsesem de chingi cu intenția de a sări cu parașuta. Unde să sari la 100 metri înălțime? Norocul meu a fost că m-am desprins de chingi.

Șocul izbiturii, cu capota trasă, m-a azvârlit afară. Am fost găsit pe o căpiță de fân, în comă. Asta e tot. Dumnezeu a vrut să am zile. Trăiesc, mă mișc, am trecut mult de optzeci de ani. Soția mi-a murit acum opt ani, fiica mea este arhitect. Gicu Bădulescu? Repet, un om, de toată isprava. A meritat „Mihai Viteazul" pentru tot ce a făcut în Est și în Vest. La Budapesta a riscat mult. Puteau să nu scape nici unul din ei. Au fost cu toții „artiști", adevărați eroi. La 23 august 1944 eu eram în sanatoriu la București, încă în gips. Voința m-a salvat și credința în Dumnezeu, ne amintim de El doar când suntem la necaz... Am auzit de arestarea lui Antonescu, apoi a lui Jienescu, că rușii făceau ce vroiau în țară și câte altele. Ne era frică să vorbim prea multe între noi. Spaima era atunci, dar mai mult după război, generală. Cum vorbeai ceva contra rușilor, cum erai suspect, arestat. După ieșirea din spital, m-am înapoiat la Buzău, la părinții mei. Uneori mama îmi reproșa că n-am ascultat-o și m-am făcut aviator, uite ce necaz am pățit. Am fost și arestat, în Buzău, în 1949, pe motivul că am comentat negativ tancurile sovietice care șenilau lângă Crâng, vorbind de „țară ocupată", evident de sovietici. Am scăpat, datorită tatălui meu, care rămăsese cu influiență în Buzău. Viața a fost grea. Am lucrat la măsurători de teren și câte altele. Cu originea mea „burgheză" și „reacționară", nici vorbă de facultate, de o meserie ca lumea. Cu Gicu m-am mai văzut în Buzău, era căsătorit, avea un băiat, apoi i-am pierdut urma. Am aflat că a fost scos din armată și s-a mutat la Ploiești. Cam asta e tot."[13]

• *Comandor aviator (r) Dragomir C-tin:*

„Incontestabil Mircea Bădulescu a întrunit în persoana sa calități de excepție, iar faptele sale de arme îl definesc în totul, îl situează în șirul eroilor Neamului. Pentru că sunt eroi care supraviețuiesc faptei lor și eroi care se jertfesc în timpul faptei lor eroice. Avram Iancu al nostru a organizat apărarea eroică a Munților Apuseni și a supraviețuit faptei sale eroice... Să ne gândim mereu la ei și să cinstim memoria lor, a eroilor Neamului, vii sau morți. În momente excepționale, cum au fost cele din timp de război, s-au săvârșit fapte excepționale, eroice. Altă regulă nu există. Faptele primează. Oamenii devin eroi prin faptele lor eroice, unde mari calități sufletești pun în mișcare energii nebănuite. Eram în lagărul de la Vustrau, prizonier la germani, când Mircea Bădulescu a bombardat podurile de la Budapesta. A făcut-o din proprie inițiativă? Nicidecum. A executat un ordin. Dar, noi cei de la „Stuka" am fost învățați, ne-am educat în acest fel, să supraviețuim

faptei, misiunilor de bombardament în picaj din care, de fiecare dată, nu ne mai puteam înapoia la bază, la aerodrom. El, atunci a pus în mișcare energii și calități de excepție. Ca urmare, a îndeplinit misiunea, apoi a supraviețuit faptei, misiunii, atât el cât și echipajele pe care le-a condus. E puțin asta? Eu zic că este totul. Gicu Bădulescu a fost un om excepțional în toate împrejurările, un om ca toți ceilalți dar cu o mare putere de concentrare asupra misiunii ce avea de îndeplinit care îl deosebea de cei mai mulți dintre noi. La Grupul 3 Stuka, de această factură mai era Andrei Tudor și în bună măsură Ovidiu Cercel. Mai erau câțiva adjutanți, ca Stan Nicolae, Belcin și alții, dar aceștia erau luptători, cu locul și atribuțiunile bine stabilite în cadrul formației, prin natura statutului lor de luptători nu aveau răspunderea conducerii formației, a escadrilei sau chiar a patrulei. Eu nu știu ce se scria în foile calificative anuale ale lui Gicu Bădulescu, dar știu că Gicu era un om de caracter. Am spus cum a venit cu noi la Ploiești la bacalaureat, în 1939. La fel a fost și în alte împrejurări. Altruist, camarad de excepție. În Cotul Donului avea și responsabilitatea aprovizionării cu alimente în cadrul escadrilei. Povestea întâmplări hazlii, cum îi determina pe localnici să dea produse, fie contra cost, fie de bună voie, fără să recurgă la rechiziții obligatorii, cum se mai obișnuia. Era omenos în orice împrejurare, asta poate pentru că suferise atât de mult în copilăria și adolescența sa. Cum să zic, era un om viu ca toți ceilalți, n-aș vrea vorbind despre el să îl transform într-o abstracție, să-l „omor" în poleială. Gicu nu avea trebuință de laude, faptele lui îl lăudau. Acum nu ne mai rămâne decât, atâtea câte știm, să arătăm faptele ce le-a făcut. Ce fapte trebuie să facă un om ca el să fie erou? Sunt tratate, lucrări, care arată, teoretic, asta, nu le-am cercetat. Pe front am trăit simplu și aspru. Ne-am bucurat însă de spiritul de camaraderie al celor din jur. Eram tineri, cu mult elan și dragoste de viață, în pofida faptului că am dus o viață grea prin bordeie, pe aerodrom, peste tot pe unde am fost. În aviație, dar nu numai în aviație, pe front, misiunile de luptă, fără excepție, sunt misiuni de sacrificiu, pentru că se desfășoară în contact cu inamicul. E puțin să scapi cu viață dintr-o misiune de luptă? Eu zic că este aceasta o faptă eroică, la fel de importantă ca și îndeplinirea misiunii. Mă repet, dar e bine să se știe... Am urmat cursurile Academiei Militare în anii 1949-1951, facultatea de comandă și stat major, secția aviație. Era în plină perioadă stalinistă. La unele cursuri politice se vorbea de eroismul Armatei Roșii, de soldatul Matrosov, de Pocrîșckin, de Kojedub, de Maresiev și alți aviatori sovietici. Nimic nu

se vorbea despre aviatorii români pe frontul de Vest, sau se amintea în treacăt despre Corpul Aerian, fără nume, fără date concrete. Noi ne temeam să comentăm. Negarea identității celui ocupat, prin omisiune sau alte procedee, este o regulă generală de comportare a oricărui ocupant. N-ai mamă, n-ai tată, ești orfan, n-ai istorie. Cum spunea Kogălniceanu. În 1952, la nici un an de la absolvirea Academiei Militare am fost scos și eu din cadrele active ale armatei, ca și Gicu Bădulescu, în urmă cu un an, cu faimoasa literă f a art.40 din Statutul Corpului Ofițerilor. Ce dacă am fost prizonier la nemți? Am luptat pe Est, iar soția mea, alături de care trăiesc și astăzi, era fiica primarului din Turda, clasificat „burghez" și „reacționar". După război a fost mai greu ca în timpul războiului."[14]

• *Comandor aviator (r) dr. ing. Maxim E. Nicolae-Sixtus:*

„Astăzi, 1 noiembrie 1995, Mircea Bădulescu ar fi împlinit 78 de ani. Dar nu a fost să fie astfel. Zeci de mii de gloanțe au trecut pe lângă el și nu l-au atins mortal. O tragică întâmplare, un moment de neatenție a unui șofer, la traversarea unei căi ferate fără barieră, i-a curmat viața, lui și încă la doi călători. Stupid. Incredibil.

Am în fața mea câteva hârtii, din care unele au dreptul să fie denumite documente. Tabelul promoției 1941 de ofițeri aviatori, 113 la număr, este un document. Tabelul diviziei C (clasei de elevi-n.n.), anii 1939-1940, al elevilor Școlii de Ofițeri Aviație începe cu Bădulescu T. Mircea. Și, în ordinea alfabetică, tabelul continuă: Constantinescu Gh. Constantin, Constantinescu P. Corneliu, Cioroiu I. Ioan, Cotea I. Nicolae, Dragomir P. Constantin, Georgescu N. Costin și alții, și alții, dintre care mulți nu mai pot spune „Prezent!". Și totuși, dragi camarazi, voi sunteți prezenți. Oriunde ați fi. Sunteți prezenți în ISTORIE. Sunteți prezenți în pământul PATRIEI pentru care v-ați dat sângele, v-ați dat viața. Sunteți prezenți în sufletul camarazilor rămași încă în viață, în sufletul celor ce v-au cunoscut.

Mircea stătea în banca întâi, în fața mea (la Școala de Ofițeri Aviație Cotroceni, divizia C-n.n.). Îi vedeam mișcările, îi auzeam șoaptele pline de ironie la adresa profesorilor care le meritau. Scurte, precis plasate. Profesorului de matematică, în vârstă, care explica după notițe, îi încurca foile. Căci le punea pe pupitrul lui Mircea. Sau îi ascundea câte o filă. Și tot Mircea i-o găsea, pe sub bancă, spre fericirea profesorului scăpat de încurcătură.

Și în discuții era laconic. Îți făcea impresia că doarme, motiv pentru care l-am denumit „Matolu", deși nu era după nici un chef, dar remarca pe care o plasa dovedea că era cel mai atent și subtil dintre toți.

Războiul ne-a despărțit. Auzeam din când în când unii despre alții, mai ales despre cei care au dispărut. Despre Mircea nu știam decât că își face datoria (pe front-n.n.). Ca și toți ceilalți. Nu am auzit despre cazuri de trădare sau lașitate. Căci așa am fost educați. Nici unul (dintre noi) nu ar fi trăit cu eticheta de „Trădător".

Am în față „Monitorul Oficial", partea I,B, numărul 180 din 6 august 1946, pagina 8419... Mircea a fost distins cu Ordinul „Virtutea Aeronautică" cu spade în clasa Comandor, singurul din promoție. Patru camarazi din promoția 1941 au fost distinși cu supremul ordin „Mihai Viteazul": Dușescu Hariton, Munteanu Lazăr, Bădulescu Mircea, Gavriliu Vasile...

Liber de carieră militară în care a strălucit, a pornit totul de la capăt, neîndrăznind să povestească decât celor intimi faptele sale eroice de pe front. Frica de Securitate era mare.

În anul 1966 i-am făcut o vizită la Ploiești. Reușise să își construiască o casă frumoasă. Mi-a spus cu mult amar în glas că la școala militară și în armată era dat ca exemplu de curaj, de vitejie, în timp ce acum se ferea să nu greșească, să pățească ceva rău. Dar lui nu i s-a întâmplat nimic, din câte știu. Doar i-a dispărut umorul. Căci nu mai existau motive. Întregul popor român, atunci, nu mai avea motive de umor vesel, așa cum era el obișnuit, practica umorul tragic. Și asta nu-i plăcea lui Mircea. De asta se temea atunci.

Îți mulțumim, Mircea pentru cinstea care ai făcut-o Aviației Române și Patriei tale, Patriei adevărate. 1 noiembrie 1995. Președintele Asociației Aviatorilor Brașoveni, ofițer aviator Dr. ing. Nicolae Maxim."[15]

NOTE

1. Textul de mai sus a fost intitulat *Remember. Căpitan aviator Mircea Bădulescu* și a fost citit de autor în cadrul *Medalionului comemorativ* din data de 1 noiembrie 1995. Ulterior a fost remis organizatorilor și păstrat în arhiva redacției „Revistei de Istorie Militară".

2. Textul citit de comandor aviator (v) dr. ing. Maxim Nicolae-Sixtus a avut inserat (și citit) un text aparținând fostului sergent Verdeș G. Pavel, mitralior în Escadrila 74 Bomb. Picaj „Stuka", comandată de locotenentul aviator Mircea Bădulescu. Am reprodus separat acest text în ciclul mărturiilor de față. În principal textul fostului sergent Verdeș Pavel care a format echipaj cu locotenentul aviator Rânja Victor descria misiunea din 13 ianuarie 1945 de la Budapesta, cu unele erori de informare. S-au redat fragmentele semnificative, extrem de prețioase pentru noi.

• *Căpitan-locotenent aviator (r) Stan Nicolae:*

„Mi-a fost dat să fiu împreună cu Mircea Bădulescu tot războiul, și în Est și în Vest, de la Flotila 3 Informații Buzău, în Cotul Donului, la

Grupul 3 Bomb. Picaj „Stuka“, la Escadrila 74 Picaj, încât pot spune că l-am cunoscut ca pilot și ca om cum mă cunosc pe mine. Îmi cereți să spun dacă îl socotesc erou... E o întrebare imposibilă! De fapt, este greu de definit această noțiune. Toți cei care au fost pe front și au luptat cu inamicul au fost eroi. Știți ce înseamnă o misiune de bombardament în picaj în Kuban, la Pădurea fermecată? Moarte sigură. Ca adjutant aviator, cel mai mult am zburat cu soldatul Popescu Vasile, mitralior. Dacă băiatul acesta de toată isprava decorat cu nu mai țin minte ce decorații merită a-l numi erou pe front, atunci Mircea Bădulescu ce-i? Un super-erou? Un supra-om? Nu. Un erou. Un camarad deosebit, binevoitor, cu dragoste pentru subalterni, ce a făcut fapte eroice. Cum am zis, fiecare misiune la inamic era o misiune eroică, de sacrificiu. Atunci nici nu băgam de seamă la acest aspect, zburam, zburam până nu mai era vlagă în noi. De ziua mea, pe 6 decembrie 1943 am executat cinci misiuni în capul de pod Kuban, aproape una după alta, de la șase dimineața până la prânz, cu sublocotenentul Bădulescu cap de formație. Așa era pe front! Adevărul este că ne și plăcea să zburăm, cel puțin mie, nici nu ne păsa de pericole. La un moment dat, la Grupul 3 Stuka eu aveam cele mai multe misiuni la inamic. Cum am scăpat cu viață? Am avut zile de la Dumnezeu. În rest, măiestrie de zbor. Avionul Ju.87 era în fond o bijuterie, deși se cam rablagise de atâta zburat. Era bijuterie dacă știai să-l stăpânești, te scotea din cele mai dificile momente. La ieșirea din picaj, unde antiaeriana inamică te putea lăsa fără grai. Depindea mult și de capul de formație, care comanda intrarea în picaj. Gicu Bădulescu ajunsese să fie un pilot bun, chiar foarte bun încă de la Bagherovo, din Crimeea, s-a distins în luptele din Kuban. Ar trebui spus clar: chiar avionul Ju.87 a fost un erou. Ne satisfăcea ca piloți, ne îndeplineam misiunea cu el. Am avut 230 misiuni de luptă la inamic pe Est și pe Vest. E puțin? Nicidecum! Sigur că Grupul 3 Stuka ar merita o carte despre aviatorii ei, cu mult mai mult decât a făcut domnul Crăciunoiu.“[16]

• *Căpitan aviator (r) Pungan Vasile:*

„Nu mai țin minte multe lucruri de atunci, a trecut atâta timp, vremurile au fost grele. Dar amintirea sublocotenentului Mircea Bădulescu mi-a rămas scumpă, chiar dacă am avut, la început ghinion împreună. La Școala de la Nicolaev s-a adresat sergenților radiotelegafiști, parcă îl aud: „Care ești bun trăgător?“ Au zis mai mulți da, printre care și eu. M-a întrebat: „Vrei să zbori cu mine?“ Au răspuns „Da“. Așa am făcut echipaj cu sublocotenentul Bădulescu. Cum am mai spus, am

zburat mult împreună, dar numai pe frontul de Est. Apoi când eu aveam amețeli la cap, zbura cu submaistrul Capdemai, cu care se înțelegea foarte bine. După 23 august 1944 eu am fost demobilizat. Nu ne-am mai văzut de atunci niciodată. Era un om bun, înțelegător. Pe noi, mitraliorii, ne trata de camarazi. El avea misiunea să mă apere pe mine, eu aveam misiunea să-l apăr pe el. Am avut o fotografie împreună, păcat că nu o mai am, cine știe pe unde s-a pierdut. Cu sublocotenentul Bădulescu am început zborurile pe Stuka la Nicolaev, apoi în Crimeea, când am avut accidentul la cap. Toate au trecut de parcă nici nu au fost!“[17]

• *Căpitan aviator (r) Verdeș G. Pavel:*

„Majoritatea misiunilor contra trupelor germane și maghiare (pe frontul din Transilvania-n.n.) s-au executat sub comanda lt. av. Mircea Bădulescu, mereu capul formației. A folosit elemente tactice de mare finețe pentru derutarea inamicului și a intra deasupra pozițiilor de bombardat, fără a pierde vreun echipaj. Toți îl iubeau și aveau încredere oarbă în tactul său de comandant și talentul său de zburător. Lt. Mircea Bădulescu era de statură potrivită, cu privirea blândă, cu vocea moale, cu părul negru ondulat, iar comportamentul său cu oricine, camarazi sau subordonați, impunea respect. Era un exemplu de modestie și atitudine hotărâtă în acțiuni (...) Calmul lt. av. Mircea Bădulescu ținea formația strânsă (la misiunea din 13 ianuarie 1945-n.n.) și nu știu să fi fost dispersată vreodată. Sovieticii nu au primit cu entuziasm distrugerea podului de către aviatorii români, căci li s-a luat de sub nas o victorie pe care ei n-au fost în stare să o obțină, deși încercaseră de zeci de ori, fără un rezultat corespunzător.“[17bis]

4. Cinstirea memoriei

Corolar la mărturiile anterioare ar putea fi, între altele, aceste observații: sacralizarea și eroizarea sunt acțiuni ce țin de ființa umană din străvechime și până astăzi, de-a pururi. Comunitatea umană este aceea care îl proclamă erou pe săvârșitorul faptelor eroice. Faptele sunt acelea care înclină balanța eroizării indivizilor, când aceștia, aproape în totalitatea cazurilor, nu săvârșesc dinadins faptele lor eroice. Cu faptele lor, eroii trec în istoria Neamului căruia aparțin. Cartea de istorie a Neamului, la acest capitol, rămâne pururea deschisă...

a) Repere istoriografice

Cum s-a mai arătat, de peste trei decenii încoace istoriografia militară română a fost relativ generoasă cu faptele de arme săvârșite de locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu. Până în anul 1990 aceste

fapte de arme au vizat în exclusivitate cele săvârșite pe frontul de Vest, unde bombardarea podului principal de la Budapesta din 13 ianuarie 1945 a ocupat un loc central, licitându-se de fiecare dată „onoarea" pe care sovieticii au acordat-o aviatorilor români să bombardeze respectivul pod... După 1990, lucrările memorialistice îndeosebi, dar și cele de sinteză istoriografică, în domeniul istoriei aviației române în anii celui de al doilea război mondial, au dezvoltat aspectele esențiale ale campaniilor militare pe frontul de Est, unde, spre exemplu, Grupul 3 Bomb. Picaj „Stuka" se regăsește integral, cu inclusiv nominalizarea sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu și a faptelor sale de arme în campaniile anilor 1942-1945. Bibliografia selectivă atașată prezentului volum indică paginile corespunzătoare pentru această temă.

Lucrarea memorialistică *Aviația Română în luptă pe frontul de Est și în apărarea teritoriului, 1 ianuarie 1943-23 august 1944*, vol.2 (1994; 540p) include sub genericul *Medalioane* (p.397-444) un număr de 19 portrete (schițe biografice și de activitate) ale unor aviatori români ce au activat în respectiva perioadă, mulți dintre aceștia trecuți în lumea umbrelor: Jienescu Gheorghe, Ionescu M. Emanoil, Vasiliu Gheorghe, Gavriliu Al. Vasile, Ionescu D. Ion, Nanu Niculae, Dobran Ioan, Georgescu I. Emil, Dobrescu Gheorghe, Greceanu Tudor, Scurtu Dan, Tudor Andrei, Tulea Sorin, Cantacuzino C-tin (Bâzu), *Bădulescu Mircea* (p.435-436), Chirvăsuță Hristea, Drăgescu Mariana, Milu Ion, Mucenica Ioan.[18] Precizăm că respectivele medalioane au fost redactate fără consultarea unor documente din arhivele militare, rămân un produs tipic al memorialisticii. Tocmai în aceasta constă farmecul și neajunsul fiecăruia dintre ele. Potrivit mărturiei generalului aviator (r) Mircea Acojocăriței, unul din cei șapte redactori ai volumului amintit, medalionul căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu a fost elaborat de comandorul aviator (r) Petre Agheici, trecut ulterior în lumea umbrelor. Ce spune fostul camarad și prieten despre Mircea T. Bădulescu? Prezentăm câteva excerpte: „Cu acest avion (Ju.87-n.n.) Slt. av. (de la 23.03.1944 lt. av.) Bădulescu Mircea se *impune cu totul excepțional*, executând cele mai grele misiuni în calitate de comandant de patrulă (funcția în stat; în misiuni de război -diverse funcții, inclusiv cap de formație-n.n.), iar după 23.08.1944 comandant de escadrilă. A executat 230 misiuni de bombardament în picaj (până la 12 februarie 1945-n.n.) cu *rezultate deosebite.*"; „*Activitatea lui* (Mircea Bădulescu-n.n.) *din timpul războiului îl plasează printre primii aviatori care s-au distins în*

mod cu totul deosebit"; „Locot. av. Bădulescu Mircea, Gicu, cum era dezmierdat de colegi, a fost și *un om de o bunătate fără margini. Era de un calm proverbial și punea mult suflet în tot ce înfăptuia.*"[19] Doamna Polixenia Bădulescu își amintește cum, după 1990, în mai multe rânduri a fost vizitată acasă de către „foștii camarazi și prieteni ai lui Mircea, Petre Agheici și Eugen Alexandrescu-Schmeling, care au consultat *Carnetul de zbor* și m-au întrebat o mulțime de lucruri."[20]

Volumul *Aripi Românești. Contribuții la istoricul aeronauticii* (1966) are meritul de a fi prezentat pentru prima dată în istoriografie misiunea de luptă din 13 ianuarie 1945 a Escadrilei 74 Picaj sub titlul *O misiune de răspundere* (autor: locotenent-colonel Constantin Ucrain), fără a preciza în text numele comandantului Escadrilei, locotenent aviator Mircea Bădulescu, concluzionând: „A fost o victorie cu răzunet, care a confirmat încă o dată valoarea piloților Corpului Aerian Român."[21] Faptul cel mai frapant este că în același volum ilustrațiile alb-negru, în afară de text și nenumerotate, în chiar capul unei pagini prezintă portretul locotenentului aviator Mircea Bădulescu cu legenda „Locotenent aviator/Mircea Bădulescu", iar pe pagina anterioară avionul *Junkers Ju.87* nr.2 (cu care a zburat cap de formație locotenentul aviator Mircea Bădulescu la 13 ianuarie 1945), având legenda: „Aviația română pe aerodromul de la Miskolc."[22] Portretul locotenetului aviator Mircea Bădulescu prezentat în lucrare a fost preluat din revista „Zburătorii României", anul 1(1945), nr.2-3, p.29, citată de altfel copios.[23]

Precizăm că și lucrarea *România în războiul antihitlerist, 23 august 1944-9 mai 1945* (1966), neindicată la *Bibliografia selectivă* din prezentul volum, în cadrul capitolului șase, subcapitolul unu *Aportul aviației și artileriei antiaeriene*, etalează misiunea de bombardarea podurilor de la Budapesta din 13 ianuarie 1945, fără nominalizarea echipajelor sau a altor persoane, concluzionând, între altele: „Astfel a fost întreruptă aproape în întregime circulația peste Dunăre și a fost ușurată ofensiva diviziilor sovietice și române (mai puțin, cum s-a arătat-n.n.) în interiorul orașului."[24]

O altă lucrare neindicată la *Bibliografia selectivă* din prezentul volum, culegerea de documente, extrase din presă și amintiri *În numele libertății și prieteniei*, vol.2 (1970) include textul memorialistic *Corpul Aerian Român în sprijinul trupelor terestre sovietice și române în luptele din Ungaria*, semnat: colonel de aviație în rezervă Alexandru Gh. Zaharescu (p.369-377). Fostul șef al Statului Major al Corpului

Aerian Român pe frontul din Ungaria dezvoltă în textul amintit (cât se poate de bine „pieptănat" din punct de vedere... stilistic!) pregătirea și desfășurarea misiunii de bombardament din 13 ianuarie 1945, fără nominalizarea executanților. Memorialistul pomenește pe „locotenentul Mircea Bădulescu, comandantul unei formații de avioane" cu prilejul unei misiuni anterioare, executată cu decolarea de pe aerodromul Túrkeve, astfel: „Ieșind de la obiectiv, după ce distrusese o baterie de artilerie antiaeriană din zona Perkupa, locotenentul Bădulescu a fost interceptat și atacat de vânătoarea inamică. Aviatorii români, cu formația strânsă „plan la plan", au respins atacul dușmanului, înapoindu-se fără pierderi la bază, deși avionul comandantului avea planurile și coada lovite."[25]

Lucrarea *Istoria aviației române* (1984) aduce în circuitul istoriografic pentru prima dată, în mod dezvoltat, cu nominalizarea echipajelor (pilot, mitralior), misiunea din 13 ianuarie 1945, precum și alte misiuni pe frontul de Vest (de la 23 august 1944 la 12 mai 1945), unde nominalizarea locotenentului aviator Mircea Bădulescu este operată de șase ori, ceea ce nu este puțin.[26] Pentru ca lucrarea în limba engleză, cu un rezumat în limba franceză, *Romanian Black Hussars / Grupul 3 Picaj* (autori: Jean-Louis Roba, Cristian Crăciunoiu) să prezinte pentru prima dată în circuitul științific activitatea pe frontul de Est a Grupului 3 Bomb. Picaj „Stuka", unde prezența sublocotenentului aviator/locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu este evidențiată pe misiuni de luptă, precum și în alte împrejurări, în perioada iunie 1943-aprilie 1944.[27]

b) *Medalion comemorativ*

În deceniul ce a urmat evenimentelor din decembrie 1989 „Revista de Istorie Militară" (redactor-șef: comandor dr. Ilie Manole; secretar general de redacție: comandor Gheorghe Vartic, din 1997 redactor-șef), publicație ce apare sub egida Ministerului Apărării Naționale, s-a impus în circuitul științific național și internațional, atât prin conținutul textelor publicate în cuprinsul revistei -singura publicație de istorie militară la începutul perioadei analizate-, dar mai ales prin reuniunile științifice organizate (de regulă câte patru pe an calendaristic), cu sprijinul generos al Fundației „Hanns Seidel", Germania (reprezentant rezident în România: Horst Kossack), itinerând aproape toate marile garnizoane militare ale țării: București, Craiova, Timișoara, Sibiu, Cluj, Brașov, Ploiești, Constanța, Iași, cu participarea unor istorici români și străini de prestigiu.

O componentă esențială a activității acestei publicații cu caracter academic (șase numere pe an calendaristic) a fost valorificarea cercetării istoriografice militate privitoare la personalitățile române îndeosebi în prima jumătate a secolului al XX-lea, evidențiate în cele două războaie naționale-de făurire a României întregite, în anii 1916-1919, și de reîntregire a Neamului Românesc, în anii 1941-1945. Rubrica permanentă din cuprinsul revistei *Numele lor au rămas în istorie* este o dovadă în acest sens.

În felul acesta s-a ajuns la proiectarea și realizarea *Medalionului comemorativ: căpitan aviator Mircea Bădulescu* din ziua de miercuri, 1 noiembrie 1995, orele 18.00, în Sala Bizantină a Cercului Militar Național, București. Invitația-program, redactată în stilul caracteristic al redactorului-șef, comandor dr. Ilie Manole, titra: „Se cuvine PRO MEMORIA / direaptă cinstire / celor care au fost bravi luptători / PRO PATRIA // Revista de Istorie Militară / în colaborare cu / Cercul Militar Național / Muzeul Militar Național / Muzeul Aviației / și / Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii / vă invită la / MEDALION / Căpitan aviator / MIRCEA BĂDULESCU / Sala Bizantină a Cercului Militar Național / miercuri, 1 noiembrie 1995, orele 18.00."[28]

Programul reuniunii, tipărit în invitația-program includea:

a) *Alocuțiuni*:

-Colonel Marin Mirea, șeful Direcției Cultură a Armatei;

-Căpitan comandor Ilie Manole, redactor șef la „Revista de Istorie Militară";

-General de flotilă aeriană (r) dr. Aureliu Cioabă, președintele Asociației Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii;

b) *Evocări*:

-*Aeronautica Română în războiul din anii 1941-1945* de comandor aviator dr. Aurel Pentelescu;

-*Odiseea căpitanului aviator Mircea Bădulescu* de Ion Țarălungă;

-*Camaradul aviator Mircea Bădulescu, așa cum l-am cunoscut* de: general de flotilă aeriană (r) Vasile Gavriliu, comandor aviator (r) Romulus Bucșa, locotenent aviator (r) Mihai Belcin, locotenent aviator (r) Dumitru Croitoru, locotenent aviator (r) Vasile Pungan;

-*Cuvânt despre tatăl meu* de Doru-Laurian Bădulescu;

c) *Remember*:

-*Zburătorii României*, film de epocă (proiectare videorecording), pus la dispoziție de dr. ing. Cristian Crăciunoiu;

d) *Cocteil*.

Lista invitaților a fost mare, cuprinzând personalități de primă mărime din conducerea Ministerului Apărării Naționale, precum ministrul Gheorghe Tinca, generalul de Corp de armată Dumitru Cioflină, șeful Statului Major General, dr. Ioan Mircea Pașcu, subsecretar de Stat ș.a., care din motive obiective nu au putut onora invitația, spre deosebire de alte împrejurări când au fost prezenți și au participat activ la dezbateri. Au participat numeroși veterani de război aviatori, foști camarazi pe front ai căpitanului aviator Mircea Bădulescu, soția acestuia, doamna Polixenia Bădulescu, fiul Doru-Laurian Bădulescu, senator, ziariști militari și civili, alți invitați.[29]

Din alocuțiunea colonelului Marin Mirea, șeful Direcției Cultură a Armatei: „Doamnelor și Domnilor, Revista de Istorie Militară își continuă astăzi o inițiativă pe care o consider salutară: aducerea permanentă în memoria noastră a marilor figuri de luptători care, punând mai presus de viața și tinerețea lor interesele supreme ale Patriei, s-au jertfit pentru independența și libertatea Neamului Românesc. Între aceștia, căpitanul aviator Mircea Bădulescu ocupă, prin faptele sale, un loc de primă mărime. Pentru că zborul său, ca și cel al camarazilor Grupului 3 Stuka Român sau Corpului Aerian Român a fost îndrăzneț, maiestuos și eficient.

Evocând aici figura aviatorului erou Mircea Bădulescu, elogiem pe toți piloții români participanți la cea de a doua conflagrație mondială, atât pe frontul de Est, cât și pe cel de Vest (...) [Mircea Bădulescu este] un erou cu care Armata se mândrește și de care este bine să ne amintim mereu -pentru că ei, oameni neînfricați ai aerului și pământului au făcut posibilă perenitatea unei realități majore: Patria Română. Iar pentru ca amintirea să îmbrace forme cât mai concrete, ne gândim să propunem Comisiei Permanente de Heraldică a Ministerului Apărării Naționale ca, după reorganizarea unităților de aviație, una dintre ele să fie botezată cu numele căpitanului aviator Mircea Bădulescu."[30]

Din păcate, înregistrările audio, nu mai vorbesc de cele video, ale acestei întruniri comemorative nu s-au păstrat. Din evocările camarazilor a rămas doar cea consemnată în scris și citită „peste rând" de fostul coleg de promoție din Școala de Ofițeri Aviație, Maxim E. Nicolae -Sixtus, președintele Asociației Aviatorilor (Veterani de Război) din Brașov, deja citată și utilizată de noi.[31] Întrebată, doamna Polixenia Bădulescu a răspuns: „Îmi amintesc după-amiaza aceea când s-a stat până târziu, căci fiecare avea câte ceva de spus. Era pentru prima dată când asistam la o serbare (evocare-n.n.) oficială închinată soțului meu, Mircea Bădulescu. Am înțeles că trebuia să vină și ministrul Armatei dar nu a putut veni. Ce să mai spun? În ziua aceea, la 1 noiembrie (1995-n.n.) se împlineau 78 de ani de la nașterea lui Mircea, aproape câți ani am eu acum. Nu-mi venea să cred că atâta lume l-a cunoscut pe Mircea și că toți au vorbit frumos despre el. Trăia pe atunci Romulus Bucșa și cumnatul său, Dabija Dumitru, prezenți la adunare. Între timp a murit și pictorul Ion Țarălungă. S-au dus toți la Mircea. Acolo e viață veșnică în Dumnezeu."[32]

Generalul de flotilă aeriană (r) prof. univ. dr. Aureliu Cioabă, trecut și el, între timp, în lumea umbrelor a evocat, între altele, eforturile Asociației a cărei președinție i-a fost încredințată de către aviatori pentru valorificarea patrimoniului memorialistic al veteranilor de război aviatori și chiar editarea unor lucrări, precum: *Cavalerii Ordinului „Mihai Viteazul" -aviatori, Cavalerii Ordinului „Virtutea Aeronautică*", precum și un dicționar cu personalități ale Aviației Române -proiecte generoase rămase în așteptare după dispariția sa.[33]

De precizat că evocarea dezvoltată de pictorul Ion Țarălungă (1928 -1999) a avut la bază textul deja tipărit la rubrica *Memento: Căpitanul aviator Mircea Bădulescu* în două numere consecutive ale „Revistei de Istorie Militară", numărul 3(31) și 4-5(32-33) din acel an, 1995.[34] În viziunea sa -exprimată în textul tipărit și confirmată de participanții la *Medalionul comemorativ*-, căpitanul aviator Mircea Bădulescu stă între așii Aviației Române din anii celui de al doilea război mondial: „Nu cred că greșesc prea mult apreciind că fără Stuka n-ar fi existat Bădulescu (...) și că Bădulescu este egal cu el -omul, pilotul, ostașul și comandantul (...) Ca și în cazul lui Șerbănescu (eroul căpitan aviator Alexandru Șerbănescu (1915-1944), as al aviației de vânătoare-n.n.), există un punct de la care Bădulescu devine -în aviația războiului- simbol al grupurilor de Stuka."[35] În concepția pictorului Ion Țarălungă acest „punct" de la care Bădulescu devine „simbol" îl situa, calendaristic, în ultimele luni ale anului 1943, pe frontul din Crimeea. Cu seriozitatea și pasiunea caracteristice a clamat retoric în fața auditoriulu: „Când altcândva!? La 13 ianuarie 1945 nu mai existau Grupuri de Stuka! Nu mai existau din octombrie 1944 când s-au contopit cele două Grupuri 3 și 6, formând Grupul 3/6 Picaj Stuka", fapt corect, deja arătat.

Cu respectul ce se cuvine memoriei celor trecuți în lumea umbrelor, afirm: pictorul Ion Țarălungă nu a argumentat (sistematic) afirmația sa, dar a intuit (cu forța intuiției sale de mare artist) adevărul adevărat, cum se zice: *fără Stuka n-ar fi existat Bădulescu*. Sublocotenentul avi-

ator Mircea Bădulescu a căutat avionul care să-l stăpânească și să-l satisfacă; odată aflat avionul Ju.87 Stuka, acesta s-a supus voinței sale și „l-a servit" (satisfăcut) integral. Asocierea cu căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu nu e superfluă, aceasta a transformat avionul Me.109G într-o armă de temut pentru inamic, până la un moment dat, până la 18 august 1944, când avioanele de vănătoare americane P38 Lightning și P47 Thunderblot (primele de însoțire a bombardierelor Liberator B24 la obiectiv, ultimele de însoțire de la obiectiv) s-au dovedit mai eficace...Destine diferite. Căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu doborât la Rușavățu (Buzău) și înmormântat în Cimitirul Militar Ghencea. Căpitanul aviator Mircea Bădulescu, mort într-un accident la peste două decenii de la terminarea războiului, cu rămășițele pământești reînhumate în cimitirul alăturat, Cimitirul Ghencea Civil. Cu puțină imaginație, cele două morminte se aflā pe aceeași axă est-vest...

c) *Premiul anual „Căpitan aviator Mircea Bădulescu"*

Corolar la *Medalionul comemorativ* a fost o altă importantă inițiativă a „Revistei de Istorie Militară" (redactor șef: comandor aviator Gheorghe Vartic): instituirea premiului anual „Căpitan aviator Mircea Bădulescu", conferit celor mai valoroase lucrări științifice de istorie militară, domeniul aeronauticii, dintre mai multe nominalizate în acest domeniu.

Este necesar de precizat că începând din anul 1993 „Revista de Istorie Militară" a desfășurat în primăvara fiecărui an *Festivitatea pentru decernarea Premiilor și Hrisoavelor Revistei de Istorie Militară*, acțiune de interes național cu impact benefic în rândul istoricilor militari și civili. În principal premiile și hrisoavele acordate au avut o valoare simbolică, de apreciere a celor mai valoroase lucrări de istorie militară (națională și universală) trimise la redacție și apărute în anul precedent, dar și pecuniară, în baza sprijinului financiar acordat de cei subscriși la genericul *Amicus certus in re incerta*. Dăm în continuare denumirea premiilor „Revistei de Istorie Militară", așa cum au fost „orânduite și statornicite" la ediția din 20 iunie 2001 pentru lucrările ce au văzut lumina tiparului în anul 2000, astfel:

• Marele Premiu „Mihai Viteazul",
• Premiul „Oștirea României",
• Premiul „Nicolae Iorga",
• Premiul „Gheorghe I. Brătianu",
• Premiul „General Radu R. Rosetti",
• Premiul „Nicolae Bălcescu",

• Premiul „Episcop General de brigadă dr. Partenie Ciopron",
• Premiul „Căpitan aviator Mircea Bădulescu".
• Premiul de excelență pentru întreaga activitate ș.a.[36]

O comisie formată din istorici militari și civili desemnată de Biroul Executiv al Comisiei Română de Istorie Militară și Redacția Revistei de Istorie Militară stabilește de fiecare dată: a) lucrările nominalizate pentru fiecare premiu (3-4 lucrări); b) lucrările premiate (1-2 lucrări) din cele nominalizate.

Ediția din anul 2000 (a opta) pentru decernarea premiilor și hrisoavelor lucrărilor de istorie militară apărute în anul 1999 a coincis cu acordarea pentru prima dată a premiului „Căpitan aviator Mircea Bădulescu". Festivitatea s-a desfășurat la Complexul hotelier „Haiducul", București, în data de miercuri 10 mai 2000, la finalul (după două zile) a celei dintâi reuniuni științifice internaționale din Europa Centrală și de Sud-Est consacrată „războiului rece": *On Both Sides of the Iron Curtain, 1945-1989/De o parte și de alta a Cortinei de Fier, 1945-1989*.[37]

Pentru premiul „Căpitan aviator Mircea Bădulescu" au fost nominalizate lucrările:

• *Pumnul Țării. Grupul 5 Bombardament Greu*, Editura Modelism, București, 1999. Autor: comandor aviator veteran (r) de război ing. Dan Stoian;

• *Victor Anastasiu -medic militar și pilot de război (Schiță monografică)*, Editura Saeculum Trading, București, 1999. Autori: Neculai Moghior, Constantin Răduică, Andrei Berescu;

• *Eroilor aerului*, Editura Pro Transilvania, București, 1999. Autor: dr. Constantin Ucrain.

Toate cele trei lucrări nominalizate au fost premiate. Premiul „Căpitan aviator Mircea Bădulescu" a fost înmânat autorilor premiați de către senator Doru-Laurian Bădulescu.[38] „Momentul a fost deosebit de emoționant pentru mine -își amintește domnul senator Doru-Laurian Bădulescu. Comunitatea istoricilor prezenți la întrunire a aplaudat frenetic, atât la adresa premianților, cât și la adresa mea, în calitatea de fiu al căpitanului aviator Mircea Bădulescu. Sincer m-am bucurat că am putut să fac ceva pentru memoria tatălui meu. Fie ca acest premiu să stimuleze cât mai mult cercetarea istorică în domeniul aviației."[39]

Festivitatea pentru decernarea premiilor și hrisoavelor Revistei de Istorie militară, lucrărilor de istorie militară ce au văzut lumina tiparului

în anul 2000 s-a desfășurat miercuri 20 iunie 2001 la Sala Bizantină a Cercului Militar Național, București. Cu acest prilej s-a decernat pentru a doua oară premiul „Căpitan aviator Mircea Bădulescu". Pentru acest premiu au fost nominalizate lucrările:

• *Constantin „Bâzu" Cantacuzino, prințul așilor*, Editura Modelism, București 2000. Autor: Vasile Tudor;

• *Zburătorii Grupului Șerbănescu*, Editura Modelism, București, 2000. Autori: căpitan-comandor Tudor Nicola, căpitan-comandor ing. Ion Marin;

• Tudor Greceanu, *Drumul celor puțini. Amintirile unui aviator*, Editura Eminescu, 2000. Ediție de: Martha Greceanu.

S-a decis acordarea premiului „Căpitan aviator MIrcea Bădulescu" lucrărilor:

• *Constantin „Bâzu" Cantacuzino, prințul așilor*, autor: Vasile Tudor;

• *Zburătorii Grupului Șerbănescu,* autori: căpitan-comandor Tudor Nicola, căpitan-comandor ing. Ion Marin.

La festivitate a fost prezent Radu-Mihai Donciu, director general, S.C. Rompetrol Servicii S.A., sponsorul premiului.[40]

Dr. ing. Cristian Crăciunoiu a precizat: „Mă bucur că inimosul colectiv redacțional al „Revistei de Istorie Militară", în frunte cu comandorul Vartic Gheorghe, a inițiat premiul „Căpitan aviator Mircea Bădulescu", de altfel singurul premiu ce se acordă în România lucrărilor de istorie militară în domeniul aviației. Faptul că atât la prima ediție a acestui premiu, în anul 2000, cât și la ediția din anul următor au fost premiate lucrări apărute în Editura Modelism nu poate decât să mă bucure. Suntem o editură care publică preponderent lucrări de istorie militară din domeniul marinei și aviației, care sunt solicitate atât în țară cât și peste hotare, deși mijloacele noastre de editare rămân încă modeste. Premiul „Căpitan aviator Mircea Bădulescu" acordat până în prezent lucrărilor apărute în Editura Modelism ne stimulează enorm. Sper, în viitor, cât va mai exista superba publicație „Revista de Istorie Militară", să nu ne treacă nici un an fără acest onorant premiu. Toată admirația mea pentru domnul senator Doru-Laurian Bădulescu, puțini sunt copiii ce fac pentru memoria părintelui dispărut ceea ce a făcut și face încă domnia sa."[41]

d) *Povestea unui tablou*

Pictorul profesionist Ion Țarălungă (n. 22 august, Tecuci-m. 3 septembrie 1999, București) a avut, fără îndoială, vocația istoriei. Îi lipseau studiile de specialitate în acest domeniu, dar faptul în sine nu l-a împiedicat să cerceteze ani de zile (aproape două decenii) în arhivele

militare, mai ales după ieșirea la pensie în anul 1988. În arhiva familiei se păstrează câteva zeci de caiete de diferite mărimi cu însemnări din arhivele cercetate. Ce cerceta? Să știe până în cele mai mici amănunte viața unităților de aviație române din anii celui de al doilea război mondial (1939-1945), dacă se poate până la numărul de înmatriculare al avioanelor și cine anume le-a zburat în anumite perioade de timp. A răsfoit cu înfrigurare toate *Jurnalele de operații* ale unităților operative de aviație, atât pe frontul de Est cât și pe frontul de Vest, extrăgând notițe peste notițe. Nu arareori întâlnești în respectivele dosare benzi de hârtie cu însemnări făcute de el prin care se aduc prețioase corective unor informații consemnate în acel loc. Știa, în adevăr, o mulțime de lucruri, de amănunte, de precizări. Întrebare: „Nea Ioane, de ce faci toate acestea, de plăcere?" Răspuns: „Dacă setea de a ști e plăcere, atunci de plăcere." Apoi adăuga, pe un alt ton, oarecum duios: „Am trăit pe aerodromul Tecuci, copil, printre aviatori și avioane. L-am văzut pe Șerbănescu... A trecut ca o vijelie pe lângă mine. Atât îi țin minte, cizmele îmblănite și vijelia aceea, care mi-a rămas întipărită în memorie și în suflet."[42] A scris mai multe articole, inclusiv despre căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu, idolul copilăriei și adolescenței lui, încărcate cu date și informații dintre cele mai interesante, inedite. Toate însă, și fiecare în parte, arată ca... o pictură! Sper să nu săvârșesc o impietate când afirm acesta. Da, nea Ion Țarălungă, avea o „viziune picturală" asupra istoriei, unică, inconfundabilă, de invidiat de către orice istoric profesionist. Dar această viziune sau tocmai această viziune îl servea total în pictura sa. În pictura sa aviatică. În pictura sa marină. În pictura marină română a dezvoltat -sper ca aprecierea să nu fie greșită- o concepție nouă privind dinamica picturală, alături de cea a lui Dimitrie Știubei. În pictura aviatică română... a fost întemeietorul ei! Că școala română de pictură aviatică întemeiată de el, îl cuprinde, deocamdată, numai pe el, aceasta este o alta problemă. De-a lungul câtorva decenii, cât a funcționat ca pictor profesionist la S.A.P.A. (Studioul de Arte Plastice al Armatei) a străbătut țara de la un capăt la altul, aerodrom cu aerodrom, vapor cu vapor... Peste tot a văzut, a observat, a pictat, a făcut numeroase schițe. Multe din tablourile sale s-au înapoiat (cu acte în regulă!) la unitățile militare pe care le-a cutreierat. Din păcate, la 70 de ani de viață împliniți, nu a avut o retrospectivă a operei sale și nici un album pe care le merita pe deplin. Întrebat, a răspuns: „Așa a fost să fie! Poate la 75 de ani..."[43] Nu a mai apucat această vârstă visată. Vremurile au „tăbărât" peste el,

cum obișnuia să spună când era supărat. Cine va fi acela care va străbate țara, aerodrom cu aerodrom, vapor cu vapor, cazarmă cu cazarmă, oraș cu oraș pe urmele tablourilor pictorului Ion Țarălungă, să le depisteze, să le vadă de aproape, tablou cu tablou, desen cu desen, și să le consemneze într-un album, într-un catalog?... Nea Ion Țarălungă avea cultul prieteniei, era o prezență dorită și agreabilă în redacția „Revistei de Istorie Militară" din strada Știrbei Vodă, precum și la reuniunile științifice ale istoricilor militari. Poate așa s-a născut și ideea unui medalion Mircea Bădulescu, îi pictase doar portretul...

Acesta era omul Ion Țarălungă, camaradul de excepție, pictorul, istoricul, marinarul și aviatorul în același timp. La înmormântarea sa în Cimitirul Sf. Vineri o formație de elicoptere a survolat sicriul său desfăcut, dând ultimul onor unui brav camarad! Nu se putea să nu te podidească lacrimile... Picta cu vibrație, cu energie sufletească enormă. Avioanele sale -părți indispensabile în compozițiile mari pe teme istorice, alături de personalitatea reprezentată: Vlaicu, Mociorniță, Șerbănescu, Bădulescu și alții- sunt zbucium și țâșnire de energie, de vigoare, parcă le auzi explozia motoarelor și le simți suflul lor cum trece pe alături, așa cum Ion Țarălungă copil a simțit pe căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu țâșnind pe lângă el... Toată pictura sa aviatică (marile compoziții) redau această stare de spirit. Faptul că a lucrat „la armată", comunitatea pictorilor, deși era membru al U.A.P., nu prea îl lua în seamă, iar armata... nu se ocupă cu pictura! Așa se explică faptul că școala sa de pictură, căci se poate vorbi de o „școală tematică" de excepție, a rămas singulară și singură, e vie doar în amintirea prietenilor săi. Îl idolatriza pe Doru Davidovici, bun prieten. A plâns ceasuri în șir la moartea acestuia, în 20 aprilie 1989. S-a dus în pustietatea Bărăganului să aprindă o lumânare pe locul unde prietenul său s-a făcut scrum.[44]

Încă o dată: acesta era omul Ion Țarălungă. El, omul acesta mergea înaintea pictorului. Se devota subiectului confundâdu-se cu acest subiect, îl transfigura în creuzetul clocotitoarei sale energii... Privim tabloul (compoziția) consacrată căpitanului aviator Mircea Bădulescu. În viziunea noastră elementară am dori să vedem în tablou... o fotografie sau ceva ce „seamănă" cu omul din fotografie. Și totuși pilotul acela cu cască de zbor și fața osoasă, prelungă, este chiar Mircea Bădulescu: concentrarea din timpul acțiunii, voința de a învinge, îngrijorarea de a-și salva toți camarazii de zbor... Apoi, zâmbetul acela ironic, abia perceptibil, te plonjează în fața omului real: „Da,

dom'le, asta e Gicu Bădulescu!"... Cerem mai mult unui tablou, unei compoziții evocatoare ca aceasta?! Cât putem să cerem? Ce să cerem? Veți constata că pictorul Ion Țarălungă *a dat* tot cât putem să cerem și tot cât am cerut, ca stare de spirit, nu ca portret de salon. Îl vrem pe locotenentul aviator Mircea Bădulescu „întreg și nevătămat"? Nimic mai simplu, îi privim fotografiile-portret din prima tinerețe: un bărbat frumos, cu trăsături distinse, calm, fără o concentrarea anume și, mai ales, fără fluturarea aceea ironică pe buze-semn al unei inteligențe copleșitoare, inconfundabilă, sclipitoare ca o lamă de cuțit... Gicu Bădulescu din tablou este în clipa ce a urmat exploziei la prima dintre bombele lansate de el, suflul exploziei parcă îl atinge. Îngrijorarea sa este să-și scoată camarazii din infernul antiaerianei inamice; în urma sa, aceștia atacă vijelios. Fluturarea ironică de pe buze? Poate la adresa sovieticilor care, fie că nu au vrut, fie că nu au putut să distrugă podul. Undeva, în fundal, explozia și podul căzut în apa tulbure a Dunării... Aviatorii sovietici de la vânătoarea de însoțire apar și ei în tablou, marcați prin planul (aripa stângă) a unui I.A.K. cu un crâmpei din steaua roșie...

O examinare didactică a elementelor compoziției arată câteva erori de informare, la acea dată, a pictorului. Podul reprezentat în tablou (pilonii de susținere) este Podul cu Lanțuri (Szecheny lánchid), aflat în amonte, și nu Podul Elisabeta (Erzébet hid) lovit de echipajele comandate de locotenentul aviator Mircea Bădulescu. Noi am comparat fotografia Podului Elisabeta prăbușit în albia Dunării cu harta Budapestei. Fotografia a fost făcută de pe malul drept al Dunării, adică dinspre Buda spre Pesta. Identificarea Podului Elisabeta a fost dată de cele două biserici, a căror turle se văd pe malul stâng al Dunării, în Pesta: Magyar ortodox templom (Biserica ortodoxă maghiară), în plan depărtat, cu cupola specifică, și Belvárosi plébániatemplom (Biserica parohiei centrale a orașului), de rit catolic, în plan secund în raport cu pilonul metalic al Podului Elisabeta.[45] În tablou sunt reprezentați cei doi piloni din piatră ai Podului cu Lanțuri.

Etalarea acestor aspecte nu scade cu nimic forța evocatoare a tabloului și nu credem că am săvârșit o impietate semnalându-le. La data când pictorul trăia, ne-a lipsit o fotografie a acestui tablou, precum și harta Budapestei adecvată (cu fotografia podurilor peste Dunăre), care ar fi putut isca o conversație pertinentă asupra elementelor compoziționale reprezentate. *Non omnia possumum omnes* (Nu toate le putem toți).

Tabloul evocat se află în patrimoniul Muzeului Aviației din anul 1991 și este expus în holul central al actualului sediu al muzeului (Șoseaua București-Ploiești, km. 16,3), alături de alte lucrări ale pictorului Ion Țarălungă. Titlul tabloului: „Escadrila 74 Stuka", dactilografiat pe o bandă de hârtie albă lipită pe rama tabloului (cu paspartu) în partea de jos. Este pictat în culori de ulei pe pânză. Dimensiuni: 125x190 cm. Tabloul poartă semnătura autentică a pictorului în partea dreaptă jos, vizibilă de la distanță, în culoarea albastru-verzui, scrisă cu pensula. Tabloul nu este datat. Tânărul muzeograf Alexandru Avram, specialist în teoria artei precizează: „Este o compoziție dinamică. Elementele componente cad sub diferite unghiuri, marcând dinamismul. Dinamica tabloului este susținută de culoare. Culoarea redă, în același timp, implicarea în eveniment. În zona exploziei pasta e densă, tromba exploziei are volum, la fel explozia obuzului antiaerianei (din stânga jos cum privim) care nu poate atinge avionul la redresarea din picaj. Chipul pilotului (locotenentul aviator Mircea Bădulescu) este supradimensionat în raport cu elementele compoziției pentru a sugera importanța acțiunii prin omul care a înfăptuit-o. În raport cu cromatica „de iarnă" a tabloului -griuri, tonuri verzui-metalice-, pictorul, prin baticul roșu cu buline albe de la gâtul pilotului, realizează un echilibru, mai mult, îl umanizează deosebit. Chipul pilotului nu are culorile naturale, cromatica este verzuie, tocmai pentru a sublinia implicarea totală în eveniment. Mai precizez: chipul pilotului, chiar dacă nu este în centrul tabloului, atrage privirea spre el în primul rând, ceea ce este, sub raportul realizării compoziției, extrem de important. Sporesc această valoare expresivitatea feței, grimasa ironică abia perceptibilă. E o compoziție de valoare sub raport artistic, nu numai al evenimentului istoric reprezentat."[46]

Ultimul număr pe anul 1988 al revistei lunare „Viața militară" reproduce tabloul (în sepia; 9x5 cm.), ca ilustrație la un text „Misiune de luptă" a cărui conținut nu vizează tema tabloului, însă cu precizarea: Ion Țarălungă: „Luptele de la Budapesta"[47]. La această sursă s-a ajuns pe baza însemnărilor operate de pictor în dosul unei fotografii alb-negru a tabloului. Rezultă că tabloul în cauză a avut, la început (înainte de anul 1989), acest titlu, schimbat ulterior de autor în „Escadrila 74 Stuka". Doru-Laurian Bădulescu își amintește: „Prin 1985-1986, nu țin minte exact anul, atunci când pictorul Ion Țarălungă era în faza de concepție a tabloului și schițase principalele trăsături ale personajului ne-a chemat de două ori, pe maica mea și pe mine, la atelier, ca să-i confirmăm dacă a reușit să surprindă anumite expresii ale

părintelui meu. Îl interesa o anumită scânteiere a privirilor, pe care, spunea el, a surprins-o în discuțiile cu mai mulți camarazi de arme ai căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu. Maica mea s-a străduit să-i descrie cât mai bine chipul tatălui meu și acea privire căutată de pictorul Ion Țarălungă. Nu știu dacă a surprins-o. Din păcate, din motive obiective, nu am văzut tabloul finalizat și expus într-o expoziție. Mă voi duce la Muzeul Aviației să-l văd când voi dispune de timp."[48]

Se pare că, până la urmă, pictorul Ion Țarălungă a șarjat pe fluturarea aceea de zâmbet aparte a căpitanului Mircea T. Bădulescu, emblematică pentru fizionomia acestuia, decât pe sclipirea ochilor săi albaștri-verzui sau albaștri-cenușii, cum precizează scriitorul Ioan Cherecheș în cartea sa.[49] „Referitor la subiectul tabloului -adăugă Doru-Laurian Bădulescu-, din cele relatate de pictorul Ion Țarălungă, era pentru prima dată când se reprezenta într-o operă de artă bombardarea podurilor de la Budapesta în 13 ianuarie 1945 de către escadrila de aviație condusă de tatăl meu, locotenentul aviator Mircea Bădulescu. Din câte am înțeles atunci, din discuția cu pictorul Ion Țarălungă tema era delicată, întrucât Ungaria, după cucerirea Budapestei, a intrat, ca și România, în tabăra învingătorului, adică a fostei U.R.S.S. Ion Țarălungă se temea să nu fie interpretat greșit de către vecinii de peste Tisa. În fond, acțiunea de bombardament din 13 ianuarie 1945 de la Budapesta a fost în timp de război. Mai mult, a fost ordonată de sovietici, nu s-a făcut la inițiativa Corpului Aerian Român. Nu cred că putea fi vorba, în condițiile de război, de un refuz în executarea acelui ordin dat de sovietici. Este simplu de înțeles că dacă aviatorii români nu nimereau podul de prima dată, misiunea se repeta până la îndeplinirea acesteia, întrucât sovieticii nu aveau tipul de avion necesar pentru bombardamentul în picaj cu o precizie așa de mare cum se realiza cu avioanele germane Stuka. De aceea, eroismul tatălui meu -comandantul escadrilei Stuka, singura de altfel din Forțele Aeriene ale României și ale Aliaților- trebuie privit nu ca reușită a bombardamentului, care era în fond executarea unui ordin de luptă, ci ca reușită a salvării de la moarte a celor șapte echipaje (patrusprezece oameni) pe care le-a comandat. Tatăl meu purta răspunderea îndeplinirii misiunii, dar mai presus de orice, misiunea salvării camarazilor săi. Sacrificiul acestora în aceasta constă: supraviețuirea în timpul executării misiunii de sacrificiu! Alte comentarii pot fi pe această temă, dar se depărtează de esența umană a misiunii, care este fundamentală, explorează alte domenii, cu diferite tendințe. Cred că pictorul Ion Țarălungă, a înțeles acest deziderat, de aceea se frământa atât."[50]

5. Ultima verba

„De ce m-am făcut aviator?! Întrebarea mă face să zâmbesc, iertați-mă. Sunt buzoian get-beget, am mai spus asta. Am bătut mingea de cârpă pe aerodromul de la Buzău. Acolo am văzut „Dracii roșii" evoluând în zbor, acolo am văzut zilnic aviatori și avioane... Puteam să am alt gând, altă simțire? Da, tatăl meu era mecanic de locomotivă, nu era obligatoriu să îmbrățișez meseria lui. Mai corect, avioanele au fost mai aproape de sufletul meu decât locomotivele din gara Buzău care nu mă interesau."[51] După o lungă pauză, comandorul aviator Constantin Dragomir a continuat: „Nu am strălucit pe front ca Mircea Bădulescu, dar asta nu m-a împiedicat: unu -să iubesc cu patimă aviația, zborul; doi-să îmi fac datoria ca militar, ca ofițer. Vreu să spun că nu poți fi aviator dintr-o ambiție oarecare, trebuie să simți o chemare, chiar dacă nu o strigi în gura mare „Mă fac aviator!", cum am strigat eu, băgând-o în sperieți pe biata maica mea, căci auzise și ea cum avioanele cad destul de des din diferite motive. În rest, nu este decât muncă, perseverență, profesionalizarea și... norocul să trăiești cât mai mult, dar asta numai Dumnezeu o știe, destinul fiecăriu om."[52]

Doru-Laurian Bădulescu: „De ce și-a ales tatăl meu meseria de aviator? Îmi este greu să răspund. Nu pot să-mi asum răspunderea să răspund în locul său, când eu nu l-am cunoscut ca aviator. Cu toate acestea nu consider întrebarea ca fiind anapoda, dimpotrivă mă obligă la reflecție. Ce să spun? M-am născut dintr-un tată care a practicat meseria de aviator și dintr-o mamă bună gospodină, o mamă iubitoare. Vremurile s-au schimbat, mentalitățile la fel. Cred că atunci era o emulație deosebită pentru aviație, astăzi mai puțin. Percepția mea s-ar putea să fie deformată, nu m-am gândit dinadins la această problemă. Va trebui să mă gândesc, dacă voi scrie cândva puținele mele amintiri despre tatăl meu. Cred că și eu mi-aș alege meseria de aviator dacă aș trăi în vremurile în care a trăit tatăl meu, dacă aș avea curajul tatălui meu... și -de ce nu?- dacă națiunea ar cere-o. Să ținem cont că tatăl meu a făcut-o în timp de război, deși, între altele, a fost constrâns de condițiile materiale modeste ale părintelui său. Aș vrea să spun... și sper să nu greșesc, să măsor exact fenomenul: poate că meseria de aviator i se potrivea firii sale; era o meserie nobilă care căuta oameni ca el, iar când îi afla le dădea satisfacție. Așa se explică succesele tatălui meu, ale altor camarazi aviatori, pe front. În scurta perioadă de timp pe care ne-a hărăzit-o Bunul Dumnezeu să o petrecem împreună-acea perioadă minunată pentru mine și, din păcate, prea scurtă, de nici douăzeci de ani-mă determină să afirm ideea că tatăl meu, în

tinerețe, s-a dedicat total aviației, a slujit-o cu demnitate și devotament, iar atunci când a fost îndepărtat brutal din armată, a refuzat să mai amintească de acest subiect, cel puțin în familie, considerându-l definitiv încheiat. Eu cred că refuzul acesta a fost reversul pentru o mare dragoste. Faptul că pe front a fost aviator al Corpului Aerian Român a reprezentat pentru el atât de mult încât subiectul acesta nu merită să-l mai împărtășească cu altcineva, nu mai avea nici o relevanță. Plecase din armată om tânăr, în plină putere, trebuia să se concentreze pe altceva. De fapt, aici ar mai fi un argument, care adâncește dragostea sa totală pentru aviație: familia sa, să o protejeze, să o scutească de necazuri în vremurile acelea puternic bântuite de viziuni staliniste, de spiritul distructiv al luptei de clasă. Tatăl meu a evaluat foarte bine aceste aspecte. Probabil, cu toată durerea ce o avea în suflet, s-a resemnat, a trecut în tăcere toate amintirile sale eroice din război și a considerat că nu sunt de nici o utilitate familiei sale, ci din contră, dacă vrea să își ajute cu adevărat familia, aceste sentimente, aceste amintiri trebuie să le lase deoparte, uitate, cel puțin o vreme. Am suficiente dovezi, exemple, din evoluția de atunci și ulterioară a evenimentelor, care arată o judecată aparte a tatălui meu. Ceea ce înseamnă că modul cum a gândit a fost corect, și strategia aceast i-a reușit. Efectiv ne-a ajutat. Moartea sa arată ca și cum s-ar fi jertfit..."[53]

Căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a rămas în amintirea celor care l-au cunoscut prin puternica sa personalitate, nu a fost un ins oarecare. Unii l-au numit erou, și a fost realmente un erou prin faptele sale de arme din anii celui de al doilea război mondial. Nu știu dacă el ar fi acceptat să fie gratulat cu un astfel de apelativ în diverse ocazii. El s-a socotit tot timpul un om al datoriei, atât ca militar cât și ca civil. În *Autobiografia* sa a scris, cum s-a mai arătat: „Războiul antisovietic l-am privit ca fiind just și am luat parte efectiv la el; așa am fost educați și credeam că noi ducem un război sfânt și just." Apoi, la fel, cum s-a arătat: „Ca militar conștiincios, atunci când la 23 august (1944) s-a ordonat să luptăm împotriva nemților, care ar provoca pe ai noștri, am fost în totul de acord."

Este puțin sau greșit să-ți faci datoria, mai ales ca militar, pe front, în situații deosebite, de criză? Evident, nu. Componenta dominantă a comportamentului civic al căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu a fost demnitatea concretizată permanent prin asumarea răspunderii. Nu a făcut ce a vrut, a făcut ce a trebuit. Nu se suporta în espectativă, se dorea -și reușea- să fie folositor. Întrebată, aproape grosolan, de către autor: „Ce v-a atras cel mai mult la Mircea ?", doamna Polixenia

Bădulescu a răspuns stupefiant de laconic: „Avea un suflet bun" și a preferat, în continuare, să tacă. Fostul subordonat pe front, sergentul Verdeș G. Pavel, consemna în amintirile sale, cum s-a arătat: „Toți îl iubeam și aveam încredere oarbă în tactul său de comandant și în talentul său de zburător"...

Oamenii, cei care l-au cunoscut și au trăit alături de el, au asigurat căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu dreptul la nemurire. Autorul multumește Bunului Dumnezeu că i-a dat puterea să încheie aici monografia consacrată acestui brav ofițer al Armatei Române, eroul căpitan aviator Mircea T. Bădulescu.

București,
10 sept. 2000-25 aprilie 2002.

NOTE

1. Dreptul la nemurire

1. „Magazin Aeronautic", an II, nr.13, 5 martie 1942, p.11.
2. Ibidem.
3. Ibidem.
4. Antoine de Saint Exupéry, *Zbor de noapte. Pilot de război*, Editura pentru Literatură Universală, București, 1968, 275p (Colecția Meridiane, 45).
5. Ibidem, XXIV; vezi și ediția RAO International Publishing Company S.A., București, 1994, p.253.
6. Ioan Suciu, *Eroism*, Tipografia „Grafika", Nagyvarad, 1942, p.63; ibidem, Tipografia „Gloria", Cluj-Napoca. 1992, p.72.

2. În căutarea eroilor

7. Ioan Cherecheș, *În căutarea eroilor*, Editura Albatros, București, 1981, p.48.
8. Ibidem, *Interviu acordat autorului,* 17 decembrie 2001.
9. Ibidem.
10. Ibidem.
11. Ibidem.

3. Vibrații colegiale, camaraderești

12. Dumitru Pasăre, *Interviu acordat autorului*, 28 iulie 2001.
13. Carol Anastasescu, *Interviu acordat autorului*, 2 noiembrie 2001; vezi și C. Iordache, *Sublocotenentul aviator Carol Anastasescu*, în „Revista de Istorie Militară", nr.5-6 (63-64), 2000, p.74-75 (Numele lor au rămas în istorie).
14. Constantin Dragomir, *Interviu acordat autorului,* 11 martie 2001; ibidem, 29 decembrie 2001.
15. Arhiva „Revistei de Istorie Militară", fond Acțiuni, dosar 1995.
16. Nicolae Stan, *Interviu acordat autorului*, 30 mai 2001.
17. Vasile Pungan, *Interviu acordat autorului*, 18 noiembrie 2000.

17 bis. Vezi nota 15.

4. Cinstirea memoriei

18. *Aviația română în luptă pe frontul de Est și în apărarea teritoriului, 1 ianuarie 1943-23 august 1944*, vol.2, Editura Fast Print, 1994, p.397-444.

19. Ibidem, p.435.
20. Polixenia Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 26 septembrie 2001.
21. *Aripi românești. Contribuții la istoricul aeronauticii*, Editura Militară, București, 1966, p.193.
22. Ibidem.
23. Ibidem.
24. *România în războiul antihitlerist, 23 august 1944-9 mai 1945*, Editura Militară, București, 1966, p.486.
25. *În numele libertății și prieteniei*, vol.2, Editura Militară, București, 1970, p.373.
26. *Istoria aviației române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p.298, 300, 310, 312, 333, 349.
27. Jean-Louis Roba, Cristian Crăciunoiu, *Romanian Black Hussars/ Grupul 3 Picaj*, Modelism Internațional, Bucharest, 1998.
28. Arhiva „Revistei de Istorie Militară", fond Acțiuni, dosar 1995.
29. Ibidem.
30. Ibidem
31. Ibidem.
32. Vezi nota 20.
33. Idei reținute de autor, participant la manifestare conform planului. Generalul aviator prof. univ. dr. Cioabă Aureliu (1933-1999) a urmat la conducerea A.R.P.I.A. generalului aviator prof. univ. dr. ing. Ștefan Ispas, decedat la 27 decembrie 1991.
34. „Revista de Istorie Militară", nr.3 (31), 1995, p.49-51; nr. 4-5 (32-33), 1995, p.77-84.
35. Ibidem, nr. 4-5 (32-33), 1995, p.83.
36. Ibidem, nr. 3-4 (67-68), 2001, p.87-90.
37. Ibidem, nr.3 (61), 2000, p.61.
38. Vezi nota 28, dosar 2000.
39. D.L. Bădulescu, *Interviu acordat autorului*, 6 septembrie 2000.
40. Vezi nota 36.
41. C. Crăciunoiu, *Interviu acordat autorului*, 20 iunie 2001.
42. Mărturie reținută de autor dintr-o conversație ce a avut loc în redacția „Revistei de Istorie Militară" la sfârșitul anului 1998.
43. Ibidem.
44. Autorul a aflat de la pictorul Ion Țarălungă vestea morții lui Doru Davidovici a doua zi după eveniment, iar ulterior că pictorul a fost în Bărăgan.
45. Vezi *Mărturii iconografice*, în prezentul volum.
46. Alexandru Avram, *Interviu acordat autorului*, 16 aprilie 2002.
47. „Viața militară", nr.12, 1988, p.9.
48. D.L. Bădulescu, *Interviu ...*, 27 februarie 2002.
49. Ioan Cherecheș, *În căutarea eroilor*, Editura Albatros, București, 1981, p.210.
50. Vezi nota 48.

5. Ultima verba

51. C. Dragomir, *Interviu acordat autorului*, 29 decembrie 2001.
52. Ibidem.
53. D.L. Bădulescu, *Interviu ...,* 27 februarie 2002.

DOCUMENTE
privitoare la activitatea militară a căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu

LISTA DOCUMENTELOR

a) Înălțări în grad.

1. **8 mai 1941.** Decretul nr. 1 282, semnat de generalul Ion Antonescu, Conducătorul Statului Român și Președintele Consiliului de Miniștri, pentru înălțarea la gradul de sublocotenent aviator a promoției de ofițeri activi 10 mai 1941 (Extrase).

2. **22 martie 1944.** Decretul nr. 617, semnat de mareșalul Ion Antonescu, pentru înălțarea la gradul de locotenent aviator (Extrase).

3. **23 ianuarie 1946.** Decretul Regal nr. 197, semnat de Regele Mihai I al României, pentru înălțarea la gradul de căpitan aviator (Extrase).

b) Decrete pentru decorații (selectiv).

4. **6 octombrie 1944.** Decretul Regal nr. 1 821, semnat de Regele Mihai I al României, pentru conferirea Ordinului „Virtutea Aeronautică" cu spade clasa Crucea de Aur cu prima și a doua baretă și Cavaler cu prima baretă(Extrase).

5. **13 octombrie 1944.** Decretul Regal nr. 1910, semnat de Regele Mihai I al României, pentru conferirea Ordinului „Steaua României" cu spade în gradul de Cavaler cu panglica de „Virtute Militară" și a Ordinului „Coroana României" cu spade în gradul de Cavaler cu panglica de „Virtute Militară" (Extrase).

6. **11 aprilie 1944.** Decretul Regal nr. 1 158, semnat de Regele Mihai I al României, pentru conferirea Ordinului „Virtutea Aeronautică" cu spade clasa A doua baretă la Cavaler și Ofițer (Extrase).

7. **4 mai 1945.** Decretul Regal nr. 1493, semnat de Regele Mihai I al României, pentru conferirea Ordinului Militar „Mihai Viteazul" cu spade, clasa a III-a ((Extrase).

8. **29 iulie 1946.** Decretul Regal nr. 2348, semnat de Regele Mihai I al României, pentru conferirea Ordinului „Virtutea Aeronautică" cu spade, clasa Comandor (Extrase).

c) Foi calificative.

9-25. **1 noiembrie 1941-20 mai 1951.** Foi calificative (notări de serviciu), anuale, întocmite de șefi (comandanți) direcți și avizate de șefi ierarhici.

Documentul 24: 24 mai 1951. Propunere pentru înaintarea la gradul de maior (respinsă). (Documente integrale).

d) Ordine de zi. Scrisori de mulțumire.

26. **6 decembrie 1942.** Ordin de zi nr.19 privind activitatea de luptă a Grupului 3 Bombardament Ușor pe frontul de Est, după trei luni de acțiuni operative (Extrase).

27. **21 august 1943.** Scrisoarea nr.862 a Subsecretarului de Stat al Aerului, general aviator Gheorghe Jienescu către comandantul Grupului 3 Picaj Stuka, căpitan-comandor aviator Galeno Francisc.

28. **28 august 1943.** Ordin de zi nr.8 pe Armată, semnat de mareșalul Ion Antonescu, prin care se citează Grupul 3 Bombardament Picaj.

29. **17 septembrie 1943.** Ordin de zi nr.853 al generalului de escadră aviator Ermil Gheorghiu către Grupul 3 Bombardament Picaj „Stuka".

30. **27 decembrie 1943.** Ordin de zi nr. 9 pe Armată, semnat de ministrul de Război, general Constantin Pantazi, prin care se citează Grupul 3 Bombardament „Stuka" pentru eroica sa activitate pe frontul de Est pe durata unui an de acțiuni militare intense.

31. **10 aprilie 1944.** Ordin de zi nr.56, semnat de mareșalul Ion Antonescu, prin care se evidențiază, între altele, rezistența dârză a trupelor române pe frontul din Crimeea.

32. **23 decembrie 1944.** Scrisoare către comandantul Corpului 1 Aerian Român, general comandant Emanoil Ionescu din partea generalului-locotenent aviator J. Selesniov, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene ale Frontului de Operații.

33. **13 ianuarie 1945.** Raport operativ-informativ al Corpului 1 Aerian Român către Statul Major a Aerului. Secția a 3-a.

34. **20 ianuarie 1945.** Ordin de zi nr.8 al Corpului 1 Aerian Român, semnat de generalul comandant aviator Emanoil Ionescu, prin care se citează locotenentul Mircea T. Bădulescu.

35. **9 februarie 1945.** Ordin de zi nr. 9 pe Armată, semnat de ministrul de Război, general de armată I. Negulescu, prin care se citează Corpul 1 Aerian Român pentru strălucite fapte de arme pe frontul de Vest.

e) Propuneri pentru decorații (selectiv).

36. **17 februarie 1945.** Raport nr. 8 001 către Corpul 1 Aerian Român, semnat de comandantul Grupului 8 Asalt Picaj, căpitan aviator Ioan Eftimopol.

37. **17 februarie 1945.** Tabel nominal de propunerile la decorare cu Ordinul „Mihai Viteazul", anexă la Raportul nr.8001 către Corpul 1 Aerian Român (Extras).

38. **21 februarie 1945.** Nota raport nr. 954 către Statul Major al Aerului, Secția Adjutantură, semnată de comandantul Corpului 1 Aerian Român, general comandant aviator Emanoil Ionescu.

39. **6 aprilie 1945.** Nota nr.17 725 către Ministerul de Război, Biroul decorațiilor, înaintată de Subsecretariatul de Stat al Aerului. Serviciul Personalului.

f) Alte documente.

40. **10 mai 1941.** Discursul generalului Ion Antonescu la înălțarea în gradul de sublocotenent aviator a promoției de ofițeri din care a făcut parte Mircea T. Bădulescu.

41. **23 martie 1945.** Decret-lege nr.816 (Legea nr.187) pentru înfăptuirea reformei agrare (Extrase).

42. **20 aprilie 1945.** Decret-lege nr. 310 pentru înființarea Ordinului Militar „Mihai Viteazul" cu spade (Extrase).

43. **1945.** Sinteza Marelui Stat Major privind contribuția militară a României în războiul contra Germaniei și Ungariei (Extrase).

44. **Aprilie 1944.** Grupul Stuka. Reportaj ilustrat (șarje grafice de adj. stagiar av. Vasile Scripcaru), în „Aripi Românești" nr.61-62, aprilie 1944, p.27-28.

1

DECRET nr.1 282
din 8 mai 1941
(Extrase)

GENERAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului Român și
Președintele Consiliului de Miniștri,

Asupra raportului d-lui ministru secretar de Stat la Departamentul Apărării Naționale și Subsecretarului de Stat al Aerului, cu nr.36 din 8 mai 1941;

In baza dispozițiunilor decretelor-legi nr.3052 din 5 septembrie și nr.3072 din 7 septembrie 1940,

Am decretat și decretăm:

Art.I. Următorii elevi absolvenți ai Școalei pregătitoare ofițeri asviație, secția naviganți și mecanici și ai Școalei pregătitoare ofițeri activi de A.c.A., se înalță la gradul de sublocotenent aviator, sublocotenent mecanic și sublocotenent de A.c.A., activi, pe data de 10 mai 1941, repartizându-se la unități:

Aeronautica Regală
Ofițeri combatanți naviganți 1941
Sublocotenenți aviatori

1. Pâslaru V. Vasile Ion Constantin,
2. Săndulescu I. Ioan,
3. Stănculescu P. Virgiliu,
4. Ionescu M. Alexandru-Mihai,
5. Constantinescu A. Decebal,
6. Păun A. Alexandru,
7. Ioan A. Ilie,
8. Enescu Gh. Dumitru,
9. Vasile I. Theodor,
10. Stoian Șt. Dan,
11. Buda V. Ioan,
12. Scurei P. Dumitru

13. Popescu C. George,
14. Dobrescu L. Gheorghe,
15. Secărescu C. Constantin,
16. Sârbu I. Alexandru,
17. Pop V. Horia,
18. Zamfirescu N. Flavio,
19. Munteanu V. Lazăr,
20. Neagoe D. Gheorghe,
21. Sobieschi I. Florin,
22. Slăvescu C. Ioan,
23. Nicolaescu S. Theodor,
24. Filip I. Gavril-Ioan,
25. Mureșan E. Liviu-Horațiu,
26. Andrei V. Ioan,
27. Galea I. Ioan-Nicolae,
28. Lucaci I. Mihail,
29. Șenchea T. Traian-Mircea,
30. Simion N. Ioan,
31. Constantinescu P. Corneliu,
32. Dragomir P. Constantin,
33. Ionescu D. Mihail,
34. Georgescu M. Costin,
35. Gavriliu A. Vasile,
36. Firoescu T. Titu,
37. Naghirneac Gh. Nicolae,
38. Cioceanu T. Anton,
39. Grama Gh. Ioan,
40. Paulian M. Ioan,
41. Țică N. Marin,
42. Sârghi V. Mircea-Nicolae,
43. Jemna Gh. Silviu,
44. Rădulescu P. Traian,
45. Nistor Gh. Gheorghe,
46. Ștefănescu Gh. Dan-George,
47. Dobran C. Ioan-Stratilat,
48. Constantinopol V. Marcel,
49. Avram I. Olimpiu,
50. Cotea I. Nicolae,
51. Toma I. Victor,
52. Bendas A. Constantin,
53. Petru D. Dumitru,
54. Ionescu D. Vasile,
55. Baciu N. Dumitrie-Vasile,
56. Weber E. Ionel,
57. **Bădulescu T. Mircea**
58. Strati A. Constantin
59. Stănculescu St. Gheorghe
60. Brătianu V. Napoleon,
61. Panait C. Ioan,
62. Popescu I. Nicolae,
63. Rozaru I. Constantin,
64. Taină P. Vladimir-Petre,
65. Oniceanu Gh. Marcel,
66. Ionescu-Constantinescu C. C-tin,
67. Diac Gh. Ioan,
68. Pasăre A. Dumitru,
69. Iliescu M. Ioan,
70. Taraze G. Vasile,
71. Ticușanu I. Moise,
72. Ștefănescu T. Gheorghe,
73. Maxim E. Nicolae-Sixtus,
74. Butnariu N. Gheorghe,
75. Ceachir A. Serghie,
76. Florescu A. Ștefan,
77. Borcescu C. Arghir,
78. Tomescu Gh. Titu-Aurelian,
79. Dușescu Gh. Ariton,
80. Filimon C. Mircea,
81. Tufă P. Marin,
82. Cioabă Gheorghe I. Ioan,
83. Gavriloiu Gr. Ioan
84. Mănescu C. Emil-Constantin,
85. Stoianovici Gh. Petre,
86. Țiței Tr. Nicolae,
87. Cioroiu I. Ioan,
88. Mogoș N. Nina,
89. Giurgea M. Ioan
90. Paraschivescu T. Mircea,
91. Bangal I. Nicolae
92. Limburg D. Alexandru-Nicolae,
93. Vasiliu C. Traian,
94. Vlaiculescu A. Pretorian,
95. Alexiu St. Petre
96. Pasniciuc I. Emil,

97. Ianculescu L. Mircea,
98. Bucșa R. Romulus,
99. Patrichi Gh. Anton,
100. Vasiloschi E. Florin,
101. Ionescu F. Gabriel,
102. Săndulescu C. Constantin,
103. Vasiliu C. Mircea,
104. Anastasescu St. Carol,
105. Jecu R. Vasile,
106. Trandaf I. Eugen-C-tin,
107. Naca A. Gheorghe,
108. Ionescu T. Alexandru,
109. Vasile S. Ioan,
110. Păun P. Vasile,
111. Triță D. Marin.

Ofițeri Combatanți nenaviganți

Sublocotenenți

1. Constantinciu P. Constantin,
2. Suciu L. Cornel.

Ofițeri mecanici de aeronautică

Sublocotenenți mecanici

(...)

Artileria A.c.A.

Sublocotenenți

(...)

Art.II. D-l ministru secretar de Stat la Departamentul Apărării Naționale este însărcinat cu executara acestui decret.

Dat în București la 8 mai 1941,

Conducătorul Statului Român și
Președintele Consiliului de Miniștri
General Ion Antonescu
Ministrul Apărării Naționale
General de Corp de Armată Adjutant
Iosif Iacobici

Nr.1282

(M.O., Partea I, nr.112, 14 mai 1941, p.2596-2597).

NOTE

1. Pentru ușurarea lecturii numelui și prenumelui celor înălțați la gradul de sublocotenent aviator s-a procedat la numerotarea lor și la scrierea tabelară, altfel decât în M.O. Precizăm că enumerarea absolvenților s-a făcut în ordinea mediei generale obținută la disciplinele de învățământ pe durata celor doi ani de școlarizare. Mircea T. Bădulescu a fost al 57-lea din 113, ca medie generală. S-au transcris toți membrii promoției.

2. Prin Decretul nr. 1267 din 1 mai 1942, art. I., se stipula: „Următorii sublocotenenți de Aeronautică, înaintați la gradul de sublocotenent pe data de 10 mai 1941, prin decretul nr.1282 din 8 mai 1941, se consideră înaintați pe categoriile specificate mai jos: *Combatanți naviganți în loc de combatanți nenaviganți*, Constantinciu P. Constantin ia loc în anuar între sublocotenenții aviatori Gavriloiu G. Ioan și Stoianovici Gh. Petre; *Combatanți nenaviganți în loc de combatanți naviganți*, Pâslaru V. Vasile-Ioan-Constantin, Vasile I Tudor, Slăvescu C. Ioan, Măescu C. Emil-Constantin". (B.O., Partea I, nr.110, 13 mai 1942, p.4005).

2

DECRET nr. 617
din 22 martie 1944
(Extrase)

ANTONESCU
Mareșal al României
și
Conducătorul Statului

Având în vedere raportul d-lui ministru secretar de Stat la Departamentul de Război cu nr.186448 din 18 martie 1944,

În baza dispozițiunilor decretelor-legi nr.3052 din 5 septembrie și nr.3072 din 7 septembrie 1940,

Având în vedere hotărârea Consiliului Superior al Oștirii, luată prin procesele verbale nr.2, 3 și 4 din 1944,

Am decretat și decretăm:

Art.I. Înălțăm în grad, pe data și cu vechimea arătată pentru fiecare, pe următorii ofițeri generali, superiori și inferiori activi, după cum se arată mai jos:

(...)

Aeronautica

(...)

Combatanți naviganți

Pe data de 23 martie 1944

Sublocotenenți aviatori
la gradul de locotenent aviator

Cercel C. Ovidiu Paul Petre, 29.VI.1940,

(...)

Dragomir P. Constantin, 10.V.1941,

(...)

Bădulescu T. Mircea, 10.V.1941,

(...)

Pasăre A. Dumitru, 10.V.1941,

(...)

Art.II. D-l ministru secretar de Stat la Departamentul de Război este însărcinat cu executarea acestui decret.

Dat în București la 22 martie 1944

ANTONESCU
Mareșal al României și Conducătorul Statului
Ministru de război,
General de Corp de Armată **Constantin Pantazi**

Nr.617

(M.O., Partea I, nr.71, 24 martie 1944, p.2526, 2538, 2540).

3

DECRET REGAL nr.197
din 23 ianuarie 1946
(Extrase)

MIHAI I,
Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,
La toți de față și viitori, sănătate:
Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la Departamentul de Război cu nr.75.102 din 20.I.1946,
Având în vedere legea nr.397 din 19 mai 1945, legea nr.566 din 14 iulie 1945, precum și hotărârea Consiliului Superior al Oștirii, luată prin procesele verbale nr.19, 20, 21, 23, 24, 25, 27 din 1945 și nr.1 din 1946,
Am decretat și decretăm:
Art.I. Inălțăm în grad, pe data și cu vechimea arătate pentru fiecare, pe următorii ofițeri activi, dupăcum urmează:
(...)

Aeronautica Regală

(...)
Locotenenți aviatori la gradul de căpitan aviator.
Pe data decretului și cu vechima de la 16 iunie 1945, conform art.1 din legea nr.397/1945,
Ionescu D. Ioan, 20.III.1943.
Munteanu V. Lazăr, 23.III.1944.
Dobran C. I. Stratilat, 23.III.1944.
Bădulescu T. Mircea, 23.III. 1944.
Conform art.5 din legea nr.397/1945
(...)
Art.II. Ofițerii prevăzuți în decretul de față au fost înscriși în ordinea anuarului, fără a li se stabili locul în raport de caracterizarea obținută.
La încheierea tuturor avansărilor ce se vor face pe aceeași dată cu aceleași vechimi în grad se va stabili locul definitiv în anuar printr-un nou Decret, ținând seama de proporția legală stabilită de prevederile legii asupra înaintărilor în Armată.
Art.III. Drepturile bănești cuvenite ofițerilor avansați din prezentul decret, decurg cu începere de la 1 decembrie 1945, conform legii nr.566 din 14 iulie 1945, publicată în Monitorul Oficial nr.158 din 16 iulie 1945.
Art.IV. Ministrul Nostru secretar de Stat la Departamentul Războiului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a prezentului decret,
Dat în București la 23 ianurie 1946.
MIHAI
Ministru de Război
General de Corp de Armată **C. Vasiliu-Rășcanu**

p. conformitate,
Șef Bir. Centralizare
Lt.-colonel, N. Mercescu
Nr.197.
(M.O., Partea I, B, nr.35, 11 februarie 1946, p.1042, 1059, 1063).
NOTE
1. Prin Decretul Regal nr.1.644 din 6 august 1947, art. II: „Ofițerii din toate armele, înălțați conform art.1 din legea nr.397 din 1945, primesc rectificarea de vechime acordată promoției în care s-au situat prin înaintare". Ca urmare, la secțiunea **Aeronautica**, subsecțiunea *Naviganți* și gradul *Căpitani aviatori* se prevedea, între altele: „Celor cu vechimea în grad 16.VI.1945, li se rectifică vechimea în 16.IX.1944." (B.O., Partea I, B. nr.183, 12 august 1947, p.7203, 7206).
2. Ministrul apărării naționale, cosemnatar al Decretului Regal nr.1.644 din 6 august 1947: General de Corp de Armată *Lascăr Mihail* (Ibidem, p.7206).

4

DECRET REGAL nr.1.821
din 6 octombrie 1944
(Extrase)

MIHAI I
Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege ale României,
La toți de față și viitori, sănătate:
Asupra raportului ministrului nostru secretar de Stat la Departamentul Războiului sub nr.135 din 1944;
Având în vedere decretele regale nr.2.895 din 31 iulie 1930 și nr.536 din 28 februarie 1931, privitoare la înființarea și acordarea Ordinului Virtutea Aeronautică cu spade,
Am decretat și decretăm:
Art.I. Se conferă de Noi, „Ordinul Virtutea Aeronautică" cu spade, în clasele arătate mai jos, următorilor ofițeri, subofițeri și trupă din Aeronautica Regală:
(...)
Clasa: Crucea de Aur cu prima și a doua baretăși Cavaler cu prima baretă
Locotenentului av. Bădulescu T. Mircea.
Clasa Cavaler
(...)
Art.II. Ministrul Nostru secretar de Stat la Departamentul Războiului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a prezentului decret.
Dat în București la 6 octombrie 1944.
MIHAI
Ministru de război
General de Corp de Armată **Mihail Racoviță**
Nr.1.821.
(M.O., Partea I, nr.251, 29 octombrie 1944, p.6943, 6944, 6946).

5

DECRET REGAL nr.1.910
din 13 octombrie 1944
(Extrase)

MIHAI I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,

La toți de față și viitori, sănătate:

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la Departamentul de Război cu nr.169.252 din 13 octombrie 1941,

Am decretat și decretăm:

(...)

Art.II. Conferim decorațiunile de război, ofițerilor, subofițerilor, personalului civil și trupei, astfel după cum urmează:

(...)

Ordinul „Steaua României" cu spade în gradul de Cavaler cu panglica de „Virtute Militară"

(...)

Sublocotenentului aviator Bădulescu T. Mircea,

Sublocotenentului aviator Cercel C. Ovidiu,

Sublocotenentului aviator Dragomir P. Constantin, și

Sublocotenentului aviator Popovici I. Dumitru, pentru fapte de arme săvârșite pe câmpul de luptă.

(...)

Ordinul „Coroana României" cu spade în gradul de Cavaler cu panglica de „Virtute Militară"

(...)

Sublocotenentului Bădulescu T. Mircea

(...)

Art.III. Ministrul Nostru secretar de Stat la Departamentul Războiului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a prezentului decret.

Dat în București la 13 octombrie 1944.

MIHAI

Ministru de război

General de Corp de Armată **Racoviță Mihail**

Nr.1.910

(B.O., Partea I, nr.265, 15 noiembrie 1944, p.7388, 7391).

NOTE

1. Prin Decretul nr.617 din 22 martie 1944, sublocotenenții aviatori Bădulescu T. Mircea, Cercel C. Ovidiu și Dragomir P. Constantin au fost înălțați la gradul de locotenent aviator. Este lesne de sesizat că, deși datat 13 octombrie 1944, decretul regal nr.1.910 a operat cu propuneri de decorare anterioare datei de 22 martie 1944.

2. Decorațiile primite de Sublocotenentul av. Bădulescu T. Mircea prin D.R. nr.1.910 din 13 octombrie 1944 vizează faptele de arme săvârșite de acesta pe câmpul de luptă în campaniile anilor 1942-1943.

6

DECRET REGAL nr.1.158
din 11 aprilie 1945
(Extrase)

MIHAI I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,

La toți de față și viitori, sănătate:

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la Departamentul de Război, sub nr.27 din 1945,

Având în vedere înaltele decrete-regale nr.2.895 din 31 iulie 1930 și nr.536 din 2 februarie 1931, privitoare la înființarea și acordarea Ordinului Virtutea Aeronautică cu spade;

Având în vedere înaltul decret-regal nr.463 din 24 februarie 1931, privitor la înființarea și acordarea Medaliei Aeronautice cu spade:

Am decretat și decretăm:

Art.I. Se conferă de Noi, Ordinul Virtutea Aeronautică cu spade, în clasele arătate mai jos, următorului personal din Aeronautica Regală, pentru fapte deosebite de arme săvârșite pe câmpul de luptă:

Clasa: *Comandor*

Generalului comandant av. Ionescu Emanoil,

Căpitanului av. rez. Cantacuzino Constantin.

Clasa: *Ofițer*

Locotenentului av. Greceanu Teodor,

Adjutantului av. Mălăcescu Gh. Ioan,

Adjutantului av. Popa Traian

Clasa: *A doua baretă la Cavaler și Ofițer*

Locotenentului av. Bădulescu T. Mircea,

Clasa: *A doua baretă la Cavaler*

(...)

Art.II. Ministrul Nostru secretar de Stat la Departamentul de Război este însărcinat cu ducerea la îndeplinire a prezentului decret.

Dat în București la 11 aprilie 1945,

MIHAI

Președinte al Consiliului de Miniștri și ministru de război, ad-interim,

Dr. Petru Groza

Nr.1.158.

(M.O., Partea I, nr.110, 18 mai 1945, p.4024, 4026).

7

DECRET REGAL nr.1.493
din 4 mai 1945
(Extrase)

MIHAI I,
Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,
La toți de față și viitori, sănătate:
Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la Departamentul de Război cu nr.33.746 din 4 mai 1945,
Am decretat și decretăm:
Art.I. Conferim Ordinului Militar „Mihai Viteazul" cu spade clasa III-a, ofițerilor generali, superiori și inferiori, activi și de rezervă, astfel după cum urmează:
(...)
Locotenentului aviator Bădulescu T. Mircea, pentru eroismul de care a dat dovadă pe câmpul de luptă în executarea celor 230 misiuni de bombardament în picaj, cu rezultate excepționale.
La 24 august 1944 salvează un avion Ju.87, de pe Aerodromul Cioara-Doicești, decolând în limita de benzină sub amenințarea mitralierelor germane.
În ziua de 29 august 1944 execută 3 misiuni de bombardament și atac la sol în contra convoaielor germane de pe Dunăre, distrugând două bakuri și avariind un al treilea.
La 12 septembrie 1944, fiind incendiat pe când se întorcea din misiune, aterizează forțat, reușind să-și salveze echipajul.
În zilele de 22 septembrie-10 octombrie și 15 octombrie 1944, atacă cu succes tancuri inamice, la cota 443, distrugând personal două tancuri.
Între 20-25 decembrie 1944 obține rezultate excepționale prin bombardarea gărilor și terenurilor de la Filakovo-Lucenec, Poltar.
La 13 ianuarie 1945 pleacă voluntar, în fruntea a șapte avioane Stuka, pentru bombardarea podului principal de la Budapesta, lovind cu precizie matematică obiectivul ordonat.
Locotenentului aviator Munteanu V. Lazăr, pentru curajul și spiritul de abnegație dovedite în cele 160 misiuni de bombardament în picaj executate pe câmpul de luptă(...)
(...)
Art.II. Ministrul Nostru secretar de Stat la Departamentul Războiului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a prezentului decret.
Dat în București la 4 mai 1945.
MIHAI
Ministrul de război
General de Corp de Armată **C. Vasiliu-Rășcanu**
Nr. 1.494
(B.O., Partea I, nr.106, 14 mai 1945, p.3871, 3873, 3874).

8

DECRET REGAL nr.2.348
din 29 iulie 1946
(Extrase)

MIHAI I,
Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,
La toți de față și viitori, sănătate:
Având în vedere decretele regale nr.2.895 din 31 iulie 1930 și nr.536 din 28 februarie 1931, privitoare la înființarea și acordarea Ordinului Virtutea Aeronautică cu spade,
Am decretat și decretăm:
Art.I. Se conferă de Noi, Ordinul Virtutea Aeronautică cu spade în clasele arătate mai jos, următorului personal militar navigant din Aeronautica Regală Română, care s-au distins prin fapte deosebite de arme, pe câmpul de luptă:
Clasa: *Comandor*
Locotenent av. Bădulescu T. Mircea
Clasa: *Ofițer și Comandor*
Adjutant major av. Mucenica I. Ioan
Clasa: *Ofițer*
(...)
Art.II. Ministrul Nostru secretar de Stat la Departamentul de Război, este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a prezentului decret.
Dat în București la 29 iulie 1946.
MIHAI
Ministrul de război
General de Corp de Armată
C. Vasiliu-Rășcanu
Nr. 2.348
(M.O., Partea I B, nr.180, 6 august 1946, p.8419, 8422).

9

Școala Ofițeri Aviație
Sublocotenent aviator Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1941, de la 10 mai 1941 la 31 oct. 1941

Nu a suferit pedepse.
A fost detașat la Centrul de Perfecționarea Pilotajului-Ghimbav pentru a fi format pilot de război.
Element tânăr cu frumoasă educație și reale aptitudini la zbor.

În nota comandantului Centrului scrie:
„Este sănătos și rezistent la zbor. Disciplinat și serios. Punctual la serviciu. Muncitor și conștiincios. Bun camarad și cu purtări frumoase în afara cazărmii.
Zboară mulțumitor și cu judecată. Se orientează bine în raiduri.
A fost detașat în această unitate pentru a fi format ca pilot de război, obținând brevetul de pilot de observație pe avion I.A.R. 38. Zboruri executate:
98 zboruri în 12 ore 13 min. pe avion I.A.R. 27
88 zboruri în 11 ore 40 min. pe avion Nardi
64 zboruri în 13 ore pe avion I.A.R. 38
14 ședințe în 4 ore 20 min. la Link-Trainer (simulator-n.n.)

Comandantul Șc. Speciale Pilotaj
Căpitan comandor av. C(oriolan) Budac".
Sublocotenent av. Bădulescu promite a deveni un element bun și de real folos armei (aviație-n.n.).
Fiind nou în grad nu am propunere (de avansare-n.n.).

Comandantul Școalei Ofițeri de Aviație
Comandor aviator **G(heorghe) Davidescu**
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f. 16).

10

Flotila 3 Informații
Sublocotenent av. Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1941/1942, de la 1 nov. 1941 pânăla 10 aug. 1942

Sănătos și rezistent, poate suporta greutățile campaniei (războiului-n.n.)
Ținută corectă și îngrijită.
Aptitudini fizice foarte bune.
Energic și muncitor.
Caracter bun.
Aptitudini militare bune.
Inteligent și cu judecată clară.
Cultură generală și profesională bună.
Ca pilot de observație trebuie să se mai antreneze.
Ca zburător este în curs de formare.
Disciplinat și serios.
Educație militară bună.
A fost încadrat ca subaltern în Escadrila 81 Bombardament Ușor (în text Esc. B.U.).
În această calitate a arătat multă bunăvoință și a muncit conștiincios.

A executat 26 ore și 10 min. de zbor în antrenament pe avionul I.A.R. 37.
Este un element cu posibilități, care bine îndrumat va obține rezultate frumoase.
Etate 26 ani.
Vechime în grad: 10 mai 1941.
Pedepse: una zi arest pentru neglijență în serviciu.
În concluzie, este un foarte bun ofițer aviator. Neavând vechime în grad nu face obiectul unei propuneri (de avansare-n.n.).

Comandantul Flotilei 3 Aviație
Comandor aviator **(Dumitru) Măcărescu.**
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f.17).

11

Grupul 3 Bombardament Ușor
Sublocotenent aviator Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1942, de la 10 aug. 1942 pânăl a 31 oct. 1942

Deși este debil, totuși a rezistat cu ușurință greutăților acestei campanii.
Disciplinat și cu simțul onoarei foarte dezvoltat. Este un bun instructor la front. Inițiativă în formație.
Cu o frumoasă cultură generală și militară. Caută să aprofundeze cunoștințele de specialitate care îi sunt destul de plăcute.
A executat opt misiuni de bombardament aerian, când, cu toată reacțiunea a.a. inamică, întotdeauna a atins obiectivul principal, dând astfel dovadă de un adevărat spirit de jertfă și conștiinciozitate în executarea misiunilor încredințate.
În afara serviciului este o fire retrasă și melancolică.
Este un element bun și cu multă bunăvoință în serviciu.
Vechime în grad: 10 mai 1941.
În concluzie, este un foarte bun ofițer aviator. Neavând vechimea în grad nu face obiectul unei propuneri (de avansare-n.n.).

Comandantul Grupului 3 Bombardament
Comandor aviator **D(umitru) Săndulescu**
Notele șefilor ierarhici superiori
De acord cu nota comandantului de Grup. Ofițer bun.

Comandantul Grupării Aeriene de Luptă
General de Escadră aviator **Ermil Gheorghiu**
Notă:
Front, 2 luni și 20 zile
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f.18).

12

Flotila 3 Bombardament
Sublocotenent aviator Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1942/1943, de la 1 noiembrie 1942 până la 31 oct. 1943

De la 1 nov. 1942-31 dec. 1942

Fiind încadrat în Grupul 3 Bombardament Ușor a obținut următoarea notă de carnet:

„Sănătos. A suportat cu ușurință greutățile campaniei contra Sovietelor în Cotul Donului.

Energic și cu autoritate în fața frontului. Hotărât și perseverent în acțiunile sale și cele încredințate. Cu multă putere de muncă. Frumos caracter.

Inteligent -judecată obiectivă și logică. Concepe, exprimă și redactează-corect și clar (calități de comandă, ca ofițer cu pregătire stat-majoristică, strict necesare-n.n.). Cult.

Disciplinat și cu simțul onoarei și al datoriei foarte dezvoltat.

Este un bun pilot pe av(ionul) I.A.R. 37 cu care a executat misiuni de bombardament la inamic, în cadrul Armatei a 3-a cu bune rezultate.

În cadrul Escadrilei 81 Bomb. Ușor a îndeplinit (și) funcțiunea de ofițer cu aprovizionarea, achitându-se foarte bine de această misiune, pentru că atât trupa cât și personalul a fost bine hrănite, îmbunătățind hrana cu alimente și din exploatare locală, reușind să mențină vigoarea fizică a întregului personal în bune condițiuni.

Atât reacțiunile a.a. (artileriei antiaeriene-n.n.) din timpul misiunilor aeriene la inamic cât și bombardamentele la teren (pe care le-a executat) au fost suportate cu calm și sânge rece.

Nu a fost pedepsit.

În concluzie: este un f(oarte) bun ofițer de aviație.

Comandantul Grup. 3 Bomb.Ușor
Căpitan comandor **(Dumitru) Săndulescu**.

De la 31 dec. 1942-15 mai 1943

De la 1 ianuarie-15 ianuarie 1943, concediu (de odihnă, în țară-n.n.).

De la 15 ianuarie 1943-26 martie 1943, subaltern în Escadrila 81 Bomb. Ușor, s-a ocupat cu predarea materialului escadrilei și a ținut locul comandantului său.

Ofițer destoinic, a depus mult interes pentru ca întregul material (avioane, echipamente de aerodrom etc.-n.n.) să fie bine predat Serviciului Materiale (al Flotilei 3 Informații-n.n.), complet și cu toate formele administrative.

A urmat cursurile școlii ofițerilor în corp (pregătirea teoretică -tactica acțiunilor de luptă, exploatarea materialului volant ș.a.-, efectuată permanent, inclusiv pe front-n.n.) cu regularitate, dovedind frumoase cunoștințe de specialitate.

Bine antrenat ca pilot.

La 26 martie 1943, fiind încadrat în Grupul 3 Bombardament Ju.87 (Grupul 3 Bombardament Picaj „Stuka"-n.n.), a urmat școala cu instructori germani la Nicolaev pe avionul Ju.87, reușind în scurt timp a fi bine antrenat pe acest avion.

Sănătos, rezistent -suportă picajul. Fizic prezentabil.

Cultură generală și profesională bună.

Educație îngrijită. Disciplinat și foarte corect în relațiile sale camaraderești.

Judecă frumos și se exprimă clar.

Foarte punctual și conștiincios în executarea programului și a însărcinărilor primite.

Vechimea în grad: 10 mai 1941.

Clasificat în școală: 57/113 (clasificația la absolvirea Școlii Ofițeri de Aviație, pe baza mediilor la disciplinele de studiu: locul 57 din 113 absolvenți-n.n.).

Etate: 26 ani.

Nu a fost pedepsit.

În concluzie: bun ofițer de aviație.

Comandantul Flotilei 3 Bombardament
Comandor aviator (ss. indescifrabil)

De la 15 mai 1943-31 octombrie 1943

Sublocotenentul aviator Bădulescu Mircea, încă din școală (Școala de la Nicolaev-n.n.) a arătat a fi elementul pe care se va putea conta în toate împrejurările.

La început, fiind bolnav nu a voit să se interneze în spital și a continuat școala, în dorința de a putea să-și servească Țara. Datorită puterii de voință și a caracterului său, rar întâlnit la elemente tinere, a reușit să-și însușească în perfecte condițiuni instrucția pe noul material Ju.87.

Întotdeauna primul la datorie, este un exemplu viu în unitatea sa (Escadrila 81 Bombardament Picaj „Stuka"-n.n.), atât din punct de vedere al educației cât și al meseriei.

Cu mult calm și tact, extrem de conștiincios, cu un simț al datoriei foarte dezvoltat, face ca sublocotenent aviator Bădulescu Mircea să fie un pion serios (în sensul de ofițer de nădejde-n.n.) în acest Grup (Grupul 3 Bombardament Picaj „Stuka"-n.n.).

În lipsa titularului Escadrilei 81 Bomb. Picaj (căpitan aviator Prislopeanu Ioan-n.n.) i-am încredințat conducerea escadrilei de la data de 10 octombrie 1943. În această calitate a arătat multă pondere (calm, echilibru-n.n.), seriozitate și conștiinciozitate.

Un element gospodar; deși pe front, a organizat o viață mult apropiată de cea din țară pentru trupa și subofițerii din escadrilă.

Cu multă dragoste de unitate, a căutat și a reușit să execute un program de instrucție (orientare, coordonare-n.n.) cu personalul tehnic, dând astfel cele mai multe disponibilități în avioane, asigurând Grupului o afirmare bine apreciată de organele superioare (Corpul Aerian Român-n.n.). Nu pot să am pentru acest ofițer decât cuvinte de laudă de felul cum știe să se achite de toate însărcinările primite.

Fire modestă înăscută nu-și face o laudă din munca ce o depune.

Vechimea în grad: 10 mai 1941.

Etate: 26 ani.

A executat până la 31 oct. 1943-60 misiuni la inamic, fiind mereu în fruntea unității sale (Escadrila 81 Bomb. Picaj „Stuka"-n.n.), pe care o conduce în zbor în mod strălucit.

A fost decorat cu:

-Ordinul „Virtutea Aeronautică", clasa Crucea de Aur cu spade,

-Coroana României, clasa a V-a cu spade și panglică de Virtute Militară,

-Steaua României, clasa a V-a cu spade și panglică de Virtute Militară.

În concluzie: un foarte bun ofițer.

Merită a avansa „la vechime" la gradul de locotenent aviator.

Comandantul Grupului 3 Stuka
Locotenent comandor **Galeno Francisc**

Notele șefilor ierarhici superiori

Ofițer serios, muncitor, disciplinat care se achită conștiincios și cu multă bunăvoință de însărcinările pe care le primește.

Se ocupă de trupă, se îngrijește de material; este un bun gospodar.

A desfășurat o frumoasă activitate aeriană pe front reușind toate misiunile în care a fost trimis.

Îmi însușesc restul aprecierilor elogioase pe care i le face comandantul de Grup și apreciez că merită cu prisosință a fi înaintat la gradul de locotenent.

Comandantul Corpului Aerian
General de Escadră aviator **Ermil Gheorghiu**

De la 25 sept.-31 octombrie 1943

Sunt de acord cu frumoasele aprecieri ce i se fac.

Este un element tânăr însă serios, cu multă putere de muncă. Foarte bun executant, disciplinat și ordonat.

Frumoase aptitudini militare, alese calități sufletești.

Pe front a dovedit că este un foarte bun luptător, curajos, tenace, cu mult spirit de sacrificiu. În bombardamentele ce a executat a obținut foarte bune rezultate. S-a remarcat în ultimul timp în atacurile în picaj executate în luptele de la Melitopol.

În concluzie: Este un foarte bun ofițer, care promite foarte mult.

Față de calificativele obținute, îl propun „merită a înainta la alegere" la gradul de locotenent aviator.

Comandantul Corpului Aerian
General de Escadră aviator **Emanoil Ionescu**

Notă:
Front, 1.XI.42 - 31.X.43 = 12 luni
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f.19, 20).

13

Grupul 3 Bomb. „Stuka"
Locot.aviator Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1943/1944, de la 1 nov. 1943 până la 1 sept. 1944

Locotenent aviator de la 23 martie 1944.

Fizic destul de rezistent la greutățile campaniei.

Disciplinat și foarte muncitor.

Foarte bun camarad. Educație militară foarte frumoasă. Fire întreprinzătoare, cu un pronunțat spirit de organizare și gospodărie.

Cunoștințe de specialitate bine puse la punct. Cunoștințe generale alese.

Continuă a lupta pe front ca ofițer subaltern în Escadrila 81 Bombardament, remarcându-se printr-un curaj și elan de admirat.

A executat pe avionul Ju.87, 163 misiuni de război, totalizând 245 ore de zbor.

A fost decorat cu:

-Virtutea Aeronautică clasa Crucea de Aur cu două barete.

-Virtutea Aeronautică clasa Cavaler cu 1 baretă,

-Coroana României clasa a V-a cu spade și panglică de Virtute Militară,

-Steaua României clasa a V-a cu spade și panglică de Virtute Militară.

În concluzie, se caracterizează ca un foarte bun ofițer și un bun pilot.

Neîndeplinind condițiile de stagiu (vechime în grad-n.n.), nu face obiectul unei propuneri (de înaintare în grad-n.n.)

Comandantul Grupului 3 Bombard.
Locot.comandor aviator **Galeno Francisc**

De la 1 sept. 1944-31 oct. 1944

Ținută ireproșabilă, se prezintă cu mult prestigiu în fața trupei.

Este energic, cu mult sânge rece și are situația prevederii și a inițiativei.

Arată multă bunăvoință și pricepere, dă dovadă de o mare putere de muncă.
Inteligent, cu multă judecată și bun simț, are o foarte frumoasă cultură generală și de specialitate.

A îndeplinit funcția de pilot în escadrilă, înlocuind uneori pe comandant în zborurile la inamic, afirmându-se ca un bun conducător de formație, datorită vastei experiențe ce a căpătat-o în numeroasele ieșiri la inamic.

Pentru frumoasa și rodnica activitate de zbor în război a fost propus la decorare cu Ordinul „Virtutea Aeronautică" clasa Ofițer.

Pentru calitățile sale de ofițer și zburător i s-a încredințat comanda unei escadrile.

Este un foarte bun ofițer și zburător.

Comandantul Escadrilei 86 Stuka.
Căpitan aviator **E(ugen) Popescu**.
Notă:
Front, 1.XI.43 - 31.X.44 =12 luni
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f.21).

14

Grupul 8 Asalt Picaj
Locot. aviator Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ

pe anul 1944/1945, de la 1 noiembrie 1944 până la 1 iunie 1945

Vechime în grad: 23 martie 1944.
Stagiu pe front: 33 luni.
Misiuni de război: 302.
Recompense, decorații, citări:
-Virtutea Aeronautică cu 2 barete,
-Coroana României cl. a V-a cu spade și panglică de Virtute Militară,
-Steaua României cl. V-a cu spade și panglică de Virtute Militară,
-Virtutea Aeronautică clasa Ofițer,
-Ordinul Mihai Viteazul cu spade clasa III-a,
-Citat prin Ordin de zi nr. 8 din 20 ianuarie 1945 pentru acțiunea de la Budapesta.
Vârsta: 27 ani.

Sănătos și rezistent, a suportat cu ușurință toate greutățile impuse de campanie.

Ofițerul, la înființarea Grupului 8 Asalt a luat comanda Escadrilei 74 Stuka.

Element excepțional de bine pregătit, a știut să facă față cu ușurință tuturor problemelor puse de starea de război.

Deși ofițer și locotenent tânăr, a știut ca din primul moment să se impună ca un comandant energic și destoinic, punându-și în valoare calitățile de șef.

Dotat cu un excepțional spirit de pătrundere, a știut să-și apropie sufletele personalului și ostașilor de sub ordine, făcând din unitatea lui (Escadrila 74 Stuka-n.n.) un tot organic inflexibil și hotărât, în orice situație ar fi fost pus.

Bun psiholog și dublat de o sclipitoare inteligență, a știut să niveleze și să satisfacă totdeauna nevoile sau pretențiile masei (subordonaților -ofițeri, subofițeri, trupă-n.n.), modelând-o așa cum dorea, fără a întrebuința metode brutale.

Mândru și independent, cu prestanță în fața trupei, a cunoscut întotdeauna limita față de superiori, neproducându-mi nici o dată nici cel mai mic neajuns.

Cu un dezvoltat simț al răspunderii și plin de inițiativă, și-a canalizat aceste calități numai în cadrul ordinelor primite.

Pus uneori în situații total independente, a știut întotdeauna să facă uz numai de atâta independență cât îi era necesar pentru ca unitatea să funcționeze în perfecte condițiuni, ca (în) nici un moment să depășească regulamentele militare sau sfaturile șefilor.

Știind că prin vârstă nu se va putea impune, fiind mai tânăr ca mulți din subalternii săi zburători, și-a însușit autoritatea conducerii prin exemplul personal, fiind totdeauna, în zbor, în fruntea unității sale, pe care a condus-o cu elanul și competența pe care o are prin școală și caracter.

Este un element format din toate punctele de vedere, reprezentând pentru Aeronautică un caz rar și binevenit.

Îl caracterizez „excepțional" ofițer, meritând ca atare să avanseze la gradul de căpitan aviator, la excepțional.

Comandantul Grup 8 Asalt Picaj
Căpitan aviator **I(oan) Eftimopol**
Notă:
Front, 1.XI.1944-31.V.1945 = 7 luni.

Notele șefilor ierarhici superiori
De acord cu nota Comandantului de Grup.

Locotenent av. Bădulescu Mircea este un temerar, un neobosit, un perfect cunoscător al tehnicei de bombardament în picaj.

A fost un f(oarte) bun exemplu pentru piloții din escadrila sa, fiind mereu în fruntea unității în misiunile cele mai grele.

Personal, prin calitățile sale, a adus un mare aport la ridicarea gloriei Aviației Române.

Pentru aceste merite îl propun a fi avansat la gradul de căpitan aviator la excepțional.

Comandantul Aviației de Vânătoare
Comandor aviator **A(nton) Mărășescu**

De acord cu aprecierile șefilor săi.

Un emerit zburător de bombardament în picaj cu un șirag de fapte de arme frumoase care au influiențat și ajutat succesul trupelor terestre prin distrugerea rezistențelor ce întâmpinau.

Fiind comandant de escadrilă, a dovedit o bună pregătire pentru gradul superior. Are stagiu pe front: 33 luni.

Îndeplinește condițiunile Decretului Lege nr.397/1945 art.1 și îl propun a fi înaintat la gradul de căpitan aviator în baza acestei legi.

Comandantul Corpului Aerian
General de Escadră aviator **Traian Burduloiu**

Având în vedere activitatea desfășurată și raportul special nr.467 al Comandantului Aviației de Vânătoare, susținut de Corpul Aerian, apreciez că merită a fi înaintat excepțional, pe baza art.1 din D.L.397/1945.

Șeful Statului Major al Aerului
General Comandant aviator **Ermil Gheorghiu**

De acord.

Pilot și ofițer de front excepțional.

Merită a înainta în mod excepțional, conform art.1 din D.L. 397/1945 la gradul de căpitan aviator.

Subsecretar de Stat al Aerului
General comandant aviator **Emanoil Ionescu**

Notă:

Caracterizat de Consiliul Superior al Armatei: „Excepțional", conform art.1, D.L.397/1945.

Directorul Personalului
Colonel (ss. indescifrabil)

(S.A.M., fond Ministerul de război. Direcția personalului, dosar 2045, f.22).

15

Grupul 8 Asalt Picaj
Căpitan aviator Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1945, de la 1 iunie 1945 până la 1 sept. 1945

Mențin aprecierile elogioase ale comandantului de Grup, din toate domeniile de activitate ale căpitanului aviator Bădulescu Mircea până la data de 1.VI.1945.

După capitularea trupelor germane, căpitanul aviator Bădulescu a demarat o acțiune pozitivă pentru reorganizarea escadrilei sale în vederea întoarcerii în țară.

Cu mijloace insuficiente și uzate de transport a reușit să-și aducă întreaga gospodărie a escadrilei pe terenul Turda, unde cu cadrele puține ce le avea la îndemână a asigurat, după un timp relativ scurt, hrana, cazarea trupei și a personalului.

Exemplu de hărnicie pentru toți subalternii săi pentru care a rămas un model din toate punctele de vedere.

Cultură profesională f(oarte) bine pusă la punct. Cultură generală în plină dezvoltare. Caracter ferm, inteligență vie, practic în toate soluțiile sale, f(oarte) bun camarad, iubit de toți subalternii săi pe care i-a purtat din victorie în victorie și care îl urmează fără ezitare.

În concluzie f(oarte) bun comandant de escadrilă, pilot de război și ofițer.

Comandantul Grupului 8 Asalt Picaj
Locot.comandor aviator (ss. indescifrabil)

(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f.23).

16

Flotila 4 Bombardament Picaj
Căpitan aviator Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1945/1946, de la 1 sept. 1945 până la 1 iulie 1946

Sănătos, foarte rezistent. Fire sportivă, practicând sporturile.

Caracter format, hotărât în acțiunile sale, bun camarad cu mult bun simț al datoriei.

Cultura generală și cea profesională bine dezvoltate și foarte bine puse la punct, având o frumoasă și bogată experiență practică din război.

În calitate de comandant al Escadrilei 74 Bomb. Picaj a muncit enorm pentru a aduce în țară întregul material, astfel că la înființarea Flotilei 4 Bomb. Picaj, escadrila sa a intrat în compunerea flotilei, fiind de fapt singura escadrilă existentă la înființare.

După organizarea Flotilei (4 Bomb. Picaj), ofițerul a luat comanda la (Escadrila) 27 Bomb. Picaj, unde a depus tot efortul său pentru a organiza și lichida gestiunea Escadrilei 74 Bomb. Picaj.

În această funcție, ofițerul a dat dovadă de multă energie, capacitate și putere de muncă, dovedindu-se un foarte bun gospodar, cu multă atenție față de materialul statului și dragoste de subalterni și unitate.

Ca zburător a arătat a fi același element de mare nădejde, fiind un exemplu în unitatea sa.

Cu mutarea Fl(otilei) 4 Bomb. Picaj la Brașov, ofițerul a depus multă muncă în a ajuta la transformarea unității, reușind a-mi fi de mare ajutor.

În concluzie: un foarte bun ofițer de nădejde și un foarte bun zburător.

Comandantul Flotilei 4 Bomb. Picaj
Căpitan comandor aviator **Galeno Francisc**

(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția Personalului, dosar 2046, f.24).

17

Flotila 3 Mixtă
Căpitan aviator Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1946, de la 1 iulie 1946 pânăla 31 oct. 1946

A continuat să comande Escadrila 4 Picaj, pe care a transportat-o de pe terenul Turda pe terenul Brașov, unde a intrat în compunerea Flotilei 3 Mixtă.
Cu ocazia acestei deplasări, ofițerul a dat dovadă de spirit de prevedere și organizare, așa încât deplasarea s-a făcut în cele mai bune condițiuni.
A lichidat, aducând la zero și apoi a verificat gestiunea în materiale a Escadrilei 74 Stuka, fostul ofițer gestionar în materiale fiind mort.
În toate însărcinările avute, ofițerul a dat dovadă de conștiinciozitate, putere de muncă și pricepere.
Cu multă prestanță în fața trupei și subalternilor.
Foarte bun camarad și ofițer.
Nou în grad, nepropozabil.

Comandantul Flotilei 3 Mixtă
Comandor aviator (ss. indescifrabil)

Notele șefilor ierarhici superiori
Din note rezultă că ofițerul este bun.
Am avut însă ocazie într-o împrejurare să constat că ofițerul este lipsit de caracter și nesincer. Trebuie supravegheat din acest punct de vedere.

Comandantul Diviziei de Aviație
General de Escadră aviator **Ionaș F. Corneliu**
(S.A.M., fond Ministerul de război. Direcția personalului, dosar 2046, f.25).

18

Flotila 3 Asalt
Căpitan aviator Bădulescu T. Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1946/1947, de la 1 nov. 1946 până la 1 sept. 1947
Vechimea în grad: 16 sept. 1944.
Funcția: ajutor pentru educație la Escadrila 1 Asalt.
A depus o intensă activitate educativă la escadrilă și în lipsa comandantului său pentru educație a îndeplinit în bune condițiuni și această funcție.
S-a încadrat de bunăvoie în Serviciul de educație și a înțeles de la început misiunea sa de educator.
A obținut frumoase rezultate din punct de vedere moralo-politic, atât cu ostașii cât și cu personalul, prin priceperea sa și perseverența sa în munca de educație.

Întreprinzător și cu multă inițiativă a organizat un frumos cazinou (sală cu mese/popotă-n.n.).
Cu reale calități de educator: suflet bun, corect, sincer, foarte apropiat de ostași și personal (ofițeri, subofițeri-n.n.).
Caracter format, hotărât.
Cu prestanță în fața trupei și cu demnitate în fața personalului.
Foarte punctual și disciplinat în serviciu.
Ca specialitate, pilot, a frecventat regulat toate cursurile și ședințele ce au avut loc în unitate. A executat 21 ore zbor antrenament pe av(ionul) I.A.R. 80 și Nardi.
Cu suflet mult în tot ceea ce este educație, prezent activ în toate manifestările educative politice, A.R.L.U.S. și A.S.M.A.R.
Sub grija și supravegherea sa s-a editat revista „Înainte" a personalului flotilei, în condițiuni optime.
Cu mult talent artistic a organizat fotomontagii, gazete de perete și câteva spectacole cu f(oarte) mare succese.
Citește foarte mult și-l interesează tot ceea ce este nou ca specialitate și cultură generală.
Foarte bine pus la punct cu instrucția militară, profesională și politică.
Democrat convins, militant, totdeauna se manifestă pozitiv și activ.
Corespunde în totul misiunii de educator.
Îl caracterizez:
-foarte bun ofițer educator și aviator.

Ajutor pentru Educație al Flotilei 3 Mixte
Locot.comandor aviator (ss. indescifrabil)
(S.A.M., fond Ministerul de război. Direcția personalului, dosar 2046, f. 26).

19

Flotila 3 Asalt
Căpitan aviator Bădulescu T. Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1946/1947, de la 1 nov. 1946 până la 1 sept. 1947
Înfățișare plăcută.
Sănătos. Rezistent și poate suporta greutățile unei campanii.
Energic. Cu multă putere de muncă și perseverență. Prevăzător și cu multă inițiativă.
Inteligent și cu judecată bună.
Cultură generală și profesională f(oarte) bună.
Disciplinat. Camarad f(oarte) bun. Modest și manierat.
Foarte bun la executarea ordinelor.
A îndeplinit serviciul în Flotilă ca ajutor pentru Educație la Escadrila 1 Asalt și loctiitorul comand(antului) secund pentru Educație.

S-a încadrat de bunăvoie în Ser(viciul) Educației și a înțeles de la început misiunea sa de educator.

A obținut frumoase rezultate din punct de vedere moralo-politic, atât cu ostașii cât și cu personalul, prin priceperea sa și perseverența sa în munca de educație.

Întreprinzător și cu multă dragoste a organizat un frumos cazinou.

Suflet bun.

Foarte punctual în serviciu.

Cu reale calități de educator, activ în toate manifestările educative și politice: A.R.L.U.S., A.S.M.A.R.

Pilot bun.

A zburat în unitate avioane Nardi și I.A.R. 80, executând 21 h (zbor).

Cu mult talent artistic.

Sub grija și supravegherea sa, s-a editat revista „Înainte" a personalului Flotilei.

Comandantul Flotilei 3 Asalt
Comandor aviator **Gheorghe G. Năgăevschi**
(S.A.M., fond Ministerul de război. Direcția personalului, dosar 2046, f. 27).

20

Gruparea Depozite Aeronautică
Căpitan aviator Mircea T. Bădulescu

FOAIE CALIFICATIVĂ

pe anul 1946/1948, de la 1 nov. 1946 până la 31 martie 1948

Potrivit I.D. 1644 din 06.08.1947 și Ord(inul) M.A.N. Dir(ecția) Sup(erioară) a Pers(onalului) 383.705/1947 i s-a corectat vechimea în gradul de căpitan aviator din 16.06.1945 în 16.09.1944.

I. Comenzi îndeplinite

De la venirea sa în unitte, 1.X.1947 și până la 31.X.1947 a îndeplinit funcțiunea de Ajutor pentru Educație.

II. Constatări asupra rezultatelor în serviciu și asupra pregătirii

1. Capacitatea preg(ătirii) profesionale

Foarte bine pregătit din punct de vedere profesional și al culturii generale.

Posedă o bogată cultură politico-socială. Inteligent și cu un dezvoltat spirit de metodă.

Cu multă putere de muncă și foarte perseverent în a duce la bun sfârșit o lucrare începută.

2. Aptitudini militare, educație militară

Disciplinat și cu foarte mare autoritate în fața frontului și față de subalterni. Foarte bun camarad. Devotat serviciului, în care scop nu există ore de program pentru acest ofițer, majoritatea timpului consacrându-l pentru serviciu.

Ca Ajutor pentru Educație mi-a fost de un real ajutor, mai ales la începutul înființării unității, când totul a trebuit să fie luat de la început. Datorită voinței și inițitivei sale, unitatea a luat un aspect nou, antrenând la muncă constructivă întregul personal. Pentru rezultatele obținute în unitate în ceea ce privește partea educativă nu am să-i aduc decât laude binemeritate. Foarte bun pilot de vânătoare, a executat în cursul anului un număr de 29 ore de zbor și a frecventat regulat cursurile de specialitate în unitate.

3. Pregătirea politică și activitatea socială

În munca de educație cu ostașii și personalul cadre a dovedit o temeinică pregătire politică marxist-leninistă, obținând o frumoasă înălțare (sic) în ceea ce privește starea de spirit moralo-politică a unității. A ținut o strânsă legătură de colaborare cu organizațiile de masă locale.

4. Aptitudini fizice

Sănătos. Rezistent. Sportiv.

III. Concluziuni

Se caracterizează ca un foarte bun element.

IV. Propuneri

Merită cu prisosință a urma cursurile de informare pentru gradul de locotenent-comandor aviator (maior-n.n.).

Comandantul Grup. Dep. Aero
Căpitan comandor aviator **Dumitru C. Posmagiu**

Notele șefilor ierarhici superiori
De acord. Merită a fi admis la curs.

Comandantul aeronauticei
General **Ionaș F. Corneliu**
p. Comandant Secund Educație
Maior (ss. indescifrabil)

Șef de Stat Major
Comandor aviator **Alexandru Zaharescu**
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f.28).

21

Flotila 3 Asalt
Căpitan Bădulescu T. Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ

pe anul 1948, de la 31 martie 1948 până la 31 oct. 1948

I. Comenzi, funcțiuni.

1.IV.1948-6.V.1948.

A îndeplinit funcția de ajutor politic la Gruparea Depozite Aeronautică.

6.V.1948-31.X.1948

A îndeplinit funcția de ajutor politic al Școalei de Pilotaj.

31.X.1948
Venit prin mutare în Flotila 3 Asalt și încadrat în funcția comandant Grup 2 Asalt.
II. Constatări
Este apreciat de șefii săi direcți ca un element foarte bun și notat după cum arătam mai jos:
1. Capacitate, pregărire profesională.
Cultură generală foarte bine pusă la punct. Pregătire profesională bogată și temeinică.
În acțiuni se prezintă hotărât și organizat. Prin logică și obiectivitate se impune în idei și acțiuni în orice împrejurare. Își face un punct de onoare din a duce la bun sfârșit orice acțiune întreprinsă.
2. Disciplinat, corect, conștiincios. Cu spirit de inițiativă dezvoltat și cu mult curaj al răspunderii.
Foarte bun camarad și drept. Devotat total serviciului.
3. Foarte bine pregătit din punct de vedere politic, sprijinit pe o temeinică pregătire (sic) a culturii marxisto-leniniste.
Încadrat total. Cu pregătirea și pricepera sa a reușit într-un înalt grad să ridice și să mențină pregătirea moralo-politică a ofițerilor elevi și subofițeri și în mod special a trupei, care a prezentat o problemă destul de grea.
A știut să mobilizeze pe toți, fiind el însuși un exemplu și să-și capete încrederea lor. A constituit un element de prim ajutor și fundamental pentru unitate.
4. Sănătos și rezistent, poate suporta cu ușurință greutățile unei campanii.
III. Concluziuni
Caracterizat ca un foarte bun element.
IV. Propuneri
Neavând stagiu, nu face obiectul unei propuneri (de înaintare în grad-n.n.)

Comandantul Flotilei 3 Asalt
Locotenent-colonel (aviator) **Danielescu P. Vladimir**

Șef de Stat Major
Locotenent-colonel (ss. indescifrabil)
Secund politic
Căpitan (ss.indescifrabil)

Notele șefilor ierarhici superiori
De acord.
Ofițer navigant foarte bun.

Comandantul Diviziei de Aviație
Colonel **Alexandru Zaharescu**

Șef de Stat Major
Locotenent-colonel **Constantin Perju**
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția pesonalului, dosar 2046, f.29).

22

Flotila 3 Asalt
Căpitan Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1948/1949, de la 1 nov. 1948 până la 15 iulie 1949

1.XI.1948-1.V.1949
Detașat la Șc(oala) de P(ilotaj) S(bor fără) V(izibilitate).
Ajutor la Biroul Instrucție.
1.IV.1949-1.V.1949
La Școala de P.S.V. a reușit să obțină brevetul de pilot pentru transport public-printre puținii absolvenți și brevetați.
La Biroul Instrucție a activat timp de o lună cu același zel, elan și conștiinciozitate pentru care l-am apreciat elogios, de când îl cunosc ca ofițer subaltern.
Căpitanul Bădulescu Mircea este același caracter ferm, corect, disciplinat și cu o putere de pătrundere a problemelor excepțională.
Este un eminent zburător și un emerit vânător pilot pe toate tipurile de avioane pe care le avem în serviciu.
Are o temeinică pregătire politică și interpretează just toate evenimentele interne și externe.
A fost un prețios ajutor al ser(viciului) politic, în lipsă de cadre, un excelent pedagog și lămuritor al cadrelor în problemele ideologice, politice.
Foarte bună pregătire profesională și cultură generală.
Polisportiv.
Foarte bun ofițer navigant și comandant de escadrilă.

Șef de Stat Major
Maior **Vlăsceanu Ion**

Locțiitor politic
Sublocotenent (ss. indescifrabil)
Nu cunosc pe ofițer.
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f.30).

23

Școala de Sbor fără Vizibilitate
Căpitan Bădulescu Mircea

FOAIE CALIFICATIVĂ
pe anul 1948/1949, de la 1 nov. 1948 până la 1 mai 1949

În calitate de elev pilot în această școală a absolvit cursurile teoretice și probele practice după 6 luni cu calificativul „f(oarte) bine".

Ofițerul a fost mereu exemplu de demnitate, corectitudine și desăvârșită disciplină, dând (făcând-n.n.) dovada unei temeinice și sănătoase educații militare. Paralel cu aceasta, căpitanul Bădulescu e înzestrat cu splendide aptitudini profesionale.

În cadrul școlii a executat 44 ore și 15 m(inute) ore zbor pe avioanele F.W. 58, Ju.34 și Lockeed 10 în zboruri fără vizibilitate și navigație radioelectrică, iar 16 ore și 15 m(inute) în exercițiii Link-treiner la clasă.

A obținut brevetul de pilot de transport public internațional, în urma probelor teoretice la sol și practice în aer pe avionul Lockeed 10, în fața unei comisii mixte cu reprezentanți din Dir(ecția) Av(iației) Civile și Comand(amentul) Aviației.

În exercițiile de zbor prin nori ori în condițiuni de rea vizibilitate s-a dovedit a fi stăpân pe sine, cu putere de judecată și discernământ chiar în cazuri critice.

Pe lângă aceste calități ale unui încercat pilot, cu reale aptitudini, ofițerul a depus multă râvnă și a arătat deosebit interes la cursuri și pentru tot ce poate fi interesant și nou în această ramură a zborului.

În concluzie: Căpitanul B(ădulescu) este un f(oarte) bun pilot în zborul f(ără) vizibilitate și nav(igator) radio.

Comandantul Școlii Sbor fără Vizibilitate
Căpitan (ss. indescifrabil)
(S.A.M., fond Minsiterul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f.34).

24

PROPUNERI

De înaintare la gradul de Maior a, *căpitan Bădulescu T. Mircea. Ofițer cu planific(area) învățământului/studiilor/din Șc(oala) Ofițeri Naviganți Aviație nr. 2.*

1. În actuala funcție lucrează de la *1 Mai 1951, numit de către colectivul unității.*
2. Născut la *1 noiembrie 1917* în *Buzău*, *Reg*(iunea) *Buzău.*
3. (Apartenența politică) Exclus din Partid din 1945 (corect: 1950-n.n.)
4. Naționlitatea: *Română.*
5. Studii: a) Generale: *5 clase primare, 8 clase liceu teoretic*; b) *Militare: Șc. ofițeri de Aviație, ab*(solvită în) *1941.*
6. De când este în armată: *27 oct. 1939.*
7. De când este ofițer: *10 mai 1941, Slt.*
8. Nr. și data decretului de înaintre în gradul actual și de la cine emană: *Î.D. nr. 1644/1947, cu vechimea 16 sept. 1944.*

Textul notării

În tot acest timp a dat un sprijin real în planificarea, organizarea și conducerea învățământului.

Și-a îndeplinit funcția de profesor în condiții bune, dovedind prin aceasta că este un pedagog bun.

În munca pe care a prestat-o în cadrul Secției, a dat rezultate bune în pregătirea noilor cadre.

Este un ofițer bine pregătit atât din punct de vedere profesional cât și social-economic. Muncitor, neprecupețind timpul său liber pentru ridicarea elevilor cât și a ofițerilor tineri.

Are o cultură generală bogată putând rezolva orice problemă cu ușurință.

Calități. Este un pedagog bun, folosind metodele cele mai bune în pregătirea elevilor. Are capacitate organizatorică, mai cu seamă în ceea ce privește învățământul militar.

Ofițerul este disciplinat și cu o politețe militară deosebită.

Ofițerul a ținut în mai multe rânduri conferințe la țară cu caracter științific și cultural.

Concluziuni. Ofițerul poate să îndeplinească o funcție superioară gradului în Secția învățământ, dar propunem a fi lăsat în acest grad din cauza originei sociale a soției (fiică de moșier), precum și din cauza rezultatelor în munca sa anterioară în comportamentul militar (participant pe frontul de Est-n.n.).

Comandantul Șc. Of. Nav. Nr.2
Locotenent-colonel (nesemnat)
Data: 24 mai 1951.
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f.35).

25

Școala Ofițeri Naviganți Aviație Nr.2
Căpitan Bădulescu Mircea

CARACTERIZARE DE SERVICIU

pe anul 1950/1951, de la 1 oct. 1950 la 20 mai 1951

Ofițerul a îndeplinit următoarele funcțiuni:

-Ajutorul Șefului secției învățământ,

-Profesor la Tactica aviației, Cunoașterea altor arme și Bombardament avion.

Ca ajutor al Șefului Secției învățământ a dat un sprijin real în planificarea, organizarea și conducerea învățământului.

Ca profesor, îl consider un pedagog de valoare, îndeplinind funcția de profesor în condițiuni optime. Face cinste corpului profesoral.

Rezultate obținute:

În munca pe care a prestat-o în cadrul secției a dat rezultate foarte bune în pregătirea noilor cadre.

Este un ofițer foarte bine pregătit, atât din punct (de vedere) profesional, cât și social-economic. Matur în gândire, foarte muncitor, neprecupețind timp pentru ridicarea (nivelului de cunoștințe ale) elevilor cât și ofițerilor tineri.

Are o cultură generală bogată, putând rezolva orice problemă cu ușurință, de orice natură ar fi.

Calități:

Este un pedagog de valoare, folosind metode (dintre) cele mai bune în pregătirea elevilor.

Are capacitate organizatorică mai cu seamă în ceea ce privește învățământul militar.

Starea disciplinară:

Ofițerul este foarte disciplinat și cu o politețe militară deosebită.

Este un ofițer de caracter și nu s-a abătut de la morala proletară.

În afara serviciului, ofițerul a conferențiat la țară (sate-n.n.), în mai multe rânduri, subiecte cu caracter științific, cultural și social-economic. A dus în bune condițiuni munca de presă în calitate de responsabil cu presa (a face și a distribui abonamentele în cadrul unui colectiv-n.n.)

Concluziuni:

Ofițerul îndeplinește funcția superioară gradului cu succes și cred că este locul de producție cel mai adecvat pregătirii sale.

Merită a fi avansat la gradul de Maior.

Șeful Secției Invățământ
Căpitan (aviator) **M(ihail) Bulat**
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Direcția personalului, dosar 2046, f.36).

26

Gruparea Aeriană de Luptă
Comandantul

Ordin de zi nr.19
din 6 decembrie 1942
(Extrase)

Astăzi, 6 decembrie 1942, împlinindu-se 3 luni de când Gruparea Aeriană de Luptă participă efectiv la sprijinirea și întărirea acțiunii Armatei 3 Române și Armatei 6 Germane în luptele de pe Don și de la Stalingrad, se citează prin ordin de zi pe Grupare toate unitățile în subordine pentru activitatea și rezultatele deosebite pe care le-au obținut.

A. Aviația de bombardament

1. Grupul 5 Bombardament

(...)

2. Grupul 1 Bombardament

(...)

3. Grupul 3 Bombardament Ușor

Execută: 104 misiuni de bombardament cu 294 avioane ieșite. Totalizează: 431 ore de zbor. Lansează: 91.257 kg bombe. Distruge sau avariază100-150 autovehicule, care de luptă și vehicule hipo, 6-8 baterii de artilerie, două depozite, o ambarcațiune pe Don, 9 trenuri, o haltă de cale ferată, o rampă de debarcare și un post de comandă. Provoacă14 incendii, 7 explozii puternice și numeroase pierderi în trupele inamice.

Grupul 3 Bombardament Ușor a reprezentat o luptă continuă între posibilitățile materialului și dorința de a se face simțit. Rezultatele pe care le-a înregistrat reprezintă un maximum în această privință, născut din elanul personalului și impulsiunea comandanților.

B. Aviația de vânătoare

1. Grupul 7 Vânătoare

(...)

2. Grupul 8 Vânătoare

(...)

3. Grupul 6 Vânătoare-Bombardament

(..)

C. Aviația de Recunoaștere

(Grupul 1 Recunoaștere)

(...)

D. Aviația de Legătură

(Escadrila 113 Legătură)

(...)

E. Batalionul 1 Transmisiuni-Exploatare

(...)

În această perioadă, de la 6 septembrie la 6 decembrie 1942, când Gruparea Aeriană de Luptă execută1.050 misiuni, când realizează 4.737 ore de zbor, lansează 1.337.506 kg bombe și distruge 50 avioane inamice, ofițerii statului său major s-au remarcat printr-o netăgăduită valoare profesională, printr-un spirit deosebit de inițiativă și printr-o analiză justă a elementelor care mi-au servit la luarea hotărârilor.

Cu toții, ofițeri, subofițeri și soldați au fost la datorie chiar și atunci când P.C. al Grupării Aeriene de Luptă a trebuit să lucreze sub bombardamentele aeriene inamice.

Prin aceasta, comandament și unități, participă efectiv, în ideea de a-și servi Țara, la atingerea scopului final: obținerea victoriei, în care aviației române i se va recunoaște o parte de merit și de contribuție.

Comandantul Grupării Aeriene de Luptă
General de Escadră aviator **Ermil Gheorghiu**
(A.N.R. D.A.I.C., fond P.C.M., Cabinetul Militar al Mareșalului Ion Antonescu, dosar nr. 91, f.82-87).

27

Subsecretariatul de Stat al Aerului
Cabinet

Scrisoarea nr. 862
din 21 august 1943
Subsecretarul de Stat al Aerului,
general de escadră aviator Gheorghe Jienescu
către comandantul Grupului 3 Bombardament „Stuka"
căpitan-comandor aviator Galeno Francisc.

Iubite Galeno,

Te rog să comunici camarazilor din Grupul 3 Bombardament „Stuka" să mă ierte că până acum nu am putut veni în mijlocul lor, așa cum ar fi dorit-o și cum știu că ar fi fost necesar, însă multiplele nevoi legate de răspunderea misiunii ce mi-a fost încredințată și în plus diferitele probleme, deosebit de presante (în text, dactilografiat greșit: prezente-n.n.) și concludente ce ne-au fost puse de acțiunea aeriană anglo-americană de la 1 august a.c. (bombardarea în covor de bombe de la mică înălțime a orașului Ploiești și a zonei petrolifere Valea Prahovei cu avioane de bombardament strategic americane **Consolidated B 24 Liberator**-n.n.) asupra zonei noastre petrolifere m-au trimis aici, împiedicându-mă să vin în mijlocul acelora care, departe de țară, ne apără cu dârzenie împotriva dușmanului.

Cunosc însă din diferite surse faptele voastre de arme cu adevărat impresionante. Mi-a făcut o deosebită bucurie și am simțit o justificată mândrie, și ca român și ca ostaș mai bătrân, la auzul aprecierilor atât de elogioase pe care, în special, comandamentele și camarazii germani le fac asupra activității voastre.

Cu atât mai mult sunt mândru și mișcat de aceste aprecieri pe deplin meritate, cu cât este vorba de un material (avionul **Junkers 87 Stuka**-n.n.) pe care noi nu l-am avut până acum în serviciu și e vorba de un procedeu de bombardament (în picaj-n.n.) cu totul nou, privit până acum câtăva vreme ca o specialitate exclusiv (în text, dactilografiat greșit: expresive-n.n.) rezervată glorioasei și puternicei armate germane.

Mărturisirea comandamentelor germane că Grupul 3 Bombardament, prin acțiunea sa strălucită și prin modul său de comportare deosebit, a reușit să egaleze cele mai încercate și mai bune Grupuri de „Stuka" germane, face o deosebită onoare și armei (aviației-n.n.) și vouă.

Voi ați făcut să se îmbogățească patrimoniul de fapte eroice a Aeronauticii noastre cu noi realizări și noi biruințe, ducând tot mai sus și mai departe faima Aripilor Românești, spre slava și gloria acelora care și-au vărsat sângele pentru strălucirea lor și spre onoarea voastră de ostași încercați și hotărâți.

De aceea, te rog să transmiți comandanților de escadrile și camarazilor subalterni felicitările mele cele mai călduroase, via mea recunoștință, o dată cu cele mai sincere urări de sănătate și noroc în acțiunile viitoare ale Grupului care-sunt încredințat -vor fi tot atât de strălucitoare, tot atât de eroice, și vor contribui într-o largă măsură la victoria finală, care nu poate fi decât a noastră.

Subsecretar de Stat al Aerului
General de Escadră aviator **Gheorghe Jienescu**
(S.A.M., fond 948, Serviciul istoric, dosar 813, f.65).

28

Comandamentul de Căpetenie al Armatei

Ordin de zi nr. 48
din 28 august 1943

Se citează prin ordin de zi pe Armată Grupul Bombardament în Picaj „Stuka", comandat de căpitan-comandor Galeano Francisc, compus din:
Escadrila căpitan aviator Prislopeanu Ioan,
Escadrila căpitan aviator Mintuță Mihai,
Escadrila locotenent aviator Andrei Tudor.

Pentru neîntrecuta activitate aeriană, pentru realul sprijin adus trupelor terestre-române și germane-încleștate într-o grea bătălie defensivă cu un inamic superior numericește, pentru hotărârea aprigă de luptă a echipajelor și pentru disprețul lor de moarte care -toate- au contribuit și mai mult la gloria Aripilor Românești.

Ion Antonescu
Mareșal al României și Conducător al Statului
(S.A.M., fond 948, Serviciul istoric, dosar 813, f.70).

29

Corpul Aerian Român
Comandantul

Ordin de zi nr. 853
din 17 septembrie 1943
General de Escadră aviator
Ermil Gheorghiu
către Grupul 3 Bombardament „Stuka"

În momentul în care părăsesc comanda Corpului Aerian (a fost predată generalului de escadră aviator Emanoil Ionescu-n.n.) după mai bine de un an în care mi-am împreunat nădejdile și însumat efortul cu toți zburătorii buni, care prin faptele lor de arme au înscris pagini de glorie pentru Aeronautica noastră, mă despart cu regret de acei pe care i-am condus cu deosebita grijă, palpitând la emoțiile lor și bucurându-mă de succesele lor.

Voi rămâne cu inima și gândul la voi și voi spune oriunde mă voi afla: Dumnezeu să vă ajute pentru a continua și mai viguros pe (un) drum așa de promițător în care v-ați angajat.

General de Escadră aviator **Ermil Gheorghiu**
(S.A.M., fond 948, Serviciul istoric, dosar 813, f.77).

30

Ministerul de Război
Cabinetul Ministrului

Ordin de zi nr. 9
din 27 decembrie 1943

Se citează prin ordin de zi pe Armată, Grupul 3 Bombardament „Stuka" de sub comanda căpitan-comandor Galeno Francisc pentru:

-Eroica sa activitate, totalizând de la intrarea în acțiune, în cursul acestui an și până la 27 noiembrie 1943: 2.746 ieșiri avion, 1.477.240 kg bombe lansate la inamic și 3.541 ore de zbor;

-Excelentele rezultate obținute de echipaje, care cu toate condițiile grele în care au trebuit să execute bombardamentele, fără însoțire de vânătoare și atacate des de vânătoarea inamică, au izbutit totuși să ducă la bun sfârșit toate misiunile primite;

-Contribuția din plin a acestui Grup la gloria Armatei și Aripilor Românești.

Ministru de Război,
General **Constantin Pantazi**
(S.A.M., fond 948, Secția 3, dosar nr. 2257, f.595. Copie).

31

Comandamentul de căpetenie al Armatei

Ordin de zi nr. 56
din 10 aprilie 1944

Ostași!

Inamicul s-a revărsat peste Prut, cotropind Bucovina și încălcând pământul Basarabiei și Moldovei.

Începe pentru noi un nou șir de lupte înverșunate.

Prin bărbăția și prin lupta voastră se va hotărî soarta Patriei și a vetrelor românești.

Prin râvna voastră de a birui, în clipele grele de astăzi, se va împlini rostul atâtor ani de trudă și de sângerare.

Ostași!

Stând neclintiți cu fața la inamic, amintiți-vă de poruncile străbunilor și luați pildă de la camarazii voștri care, rezistând eroic în Crimeea, fac departe de țară strajă scumpelor noastre hotare.

Am credința că nu puteți fi și nu veți fi mai prejos de ei, voi care luptați pentru granițele patriei chiar printre căminurile voastre amenințate.

Ostași!

Stând în luptă de trei ani, alături de bravii camarazi germani, ați biruit întotdeauna oștiri numeroase.

Ați biruit troienele și viscolele cumplite ale iernilor, aveți astăzi sfânta datorie să nu lăsați pe vrăjmași să-și întindă robia asupra fraților noștri moldoveni, în această primăvară care trebuie să fie sorocul izbăvirii noastre.

Ostași!

Aveți șefi încercați și destoinici.

Aveți acum arme mai bune, cadre mai numeroase și mai desăvârșit instruite decât la începutul luptei.

Aduceți în luptă hotărârea unui popor care își apără pământul și aveți în sufletele voastre hotărârea și în brațele voastre vânjoase cea mai puternică armă: dreptatea cauzei noastre. Ea ne va ajuta să izbândim și astăzi, când lupta noroadelor se înalță pe culmile încleștării.

Prin sacrificiul vostru împliniți ursita de viață a Neamului. Prin vitejia și prin jertfa voastră, faceți ca sacrificiile și durerile înaintașilor voștri să nu fi fost zadarnice.

La Prut, astăzi, iar mâine la hotarul regăsit al Moldovei Voevodale (Nistru-n.n.), veți lupta și veți birui.

Vă cer aceasta existența părinților și a copiilor voștri.

Vă poruncește aceasta trecutul Patriei.

Arătați neamului că știm să murim pentru a birui.

Arătați lumii că știm să învingem pentru a nu muri.

Ostași!

Părinții și copiii voștri, Regele și Patria au pus toată speranța în voi.

Morții noștri eroici, căzuți în nenumărate lupte de-a lungul veacurilor, părinții și străbunii noștri viteji, vă privesc și vă îndeamnă,

Urmați-le pilda.

Mareșal **Antonescu**
(S.A.M., fond Armata 3, dosar nr. 3247, f.26. Copie).

32

Scrisoare de mulțumire

Comisariatul Poporului al Apărării U.R.S.S.
Statul Major al Forțelor Aeriene
ale Frontului Operațiilor
Secția Operațiilor.
23 decembrie 1944

Către
Comandantul Corpului 1 Aerian Român
General comandant Ionescu

În perioada de la 20-22 decembrie 1944, unitățile Corpului 1 Aerian Român, conlucrând cu trupele Armatei 27 și acționând prin bombardament și asalt asupra nodurilor și centrelor de rezistență inamice, într-o măsură apreciabilă au ajutat trupele terestre la ruperea rezistenței inamice și au concurat la succesul atacului.

Recunoașterea bine organizată și informațiile date la timp au asigurat comandamentului Armatei 27 obținerea informațiilor necesare pentru luarea de hotărâri operative.

Sovietul militar al Armatei a 27-a, în cap cu generalul de corp de armată Trofimenko, apreciază că misiunea ce a avut-o Corpul 1 Aerian Român de a susține atacul Armatei 27 a fost bine executată și își exprimă toată încrederea că și în viitor va îndeplini în mod distins misiunile de război ce i se vor pune.

Șeful Statului Major al Forțelor
Aeriene ale Frontului de Operații
General-locotenent de aviație **J. Selesniov**
(S.A.M., fond 1377, dosar 98, f.161-163).

33

Corpul 1 Aerian Român	Postul de comandă:
Stat Major. Biroul 3	Miskolc
Nr. 4301	13 ianuarie 1945, ora 19.30

Raport operativ-informativ pentru ziua de 13 ianuarie 1945 către Statul Major al Aerului Secția 3-a

(Extrase)

I. Activitatea de luptă
A. Aviația de informație:
(...)

3. *Escadrila 2 recunoaștere*-3 misiuni: 2 din vedere (1 I.A.R.39 și 1 Ju.88) în zona Lucenec; 1 misiune de recunoaștere din vedere și foto în zona Budapesta.

B. Aviația de bombardament:

1. *Bombardament greu*-2 misiuni: cu 9 avioane S.79 a atacat gările Detva și Szalatna (Zvolenska Slatina; localități în Slovacia, lângă Zvolen-n.n.). Rezultate: gara Detva lovită în plin și calea ferată sud-est Szalatna lovită de 2 bombe.

Cu 4 Ju.88 a atacat podul nr.2 de peste Dunăre la Budapesta. Rezultat: podul lovit de 2 bombe.

Bombe lansate: 14.100 kg.
Ore de zbor: 30, 49.

2. *Bombardament în picaj*-1 misiune: cu 7 avioane a atacat podul dublu nr.3 de pe Dunăre la Budapesta. Rezultat: podul lovit de 2 salve.

Bombe lansate: 3.150 kg
Ore de zbor: 9,09.

C. Asaltul:

2 misiuni: cu 9 avioane Hs.129 a atacat baterii de artilerie în zona Tamas și 2 trenuri în gara Lonjabana. Rezultat: 1 tren cu muniții lovit în plin și explodat.

Bombe lansate: 2.700 kg.
Ore de zbor: 10,40.

D. Aviația de vânătoare:

1. *Grupul 9 Vânătoare*-6 misiuni: cu 2 avioane recunoaștere meteo în zona Lucenec; cu 17 avioane (4 misiuni) protecția asaltului și bombardamentului greu; cu 4 avioane a atacat 1 tren la sud-est Detva. Rezultat: locomotiva avariată.

Ore de zbor: 22,32.

2. Grupul 2 Vânătoare. Nici o misiune.

II. Activitatea antiaeriană
(...)

III. Partea informativă
(...)

Misiunea nr.3-Ju.88-de la 15.30 la 17.55, verificarea rezultatelor bombardamentelor asupra podurilor atacate de avioanele Ju.87 și Ju.88. Itinerar: Miskolc-Budapesta-Miskolc. Informațiuni: 1 bombă piciorul de lângă malul stâng Dunăre; 2 bombe lângă pod la mijloc; 4 bombe partea imediat est pod; 1 bombă lângă piciorul vestic al podului. Podul a fost rupt.

IV. Pierderi
(...)

Comandantul Corpului Aerian Român
General comandant aviator **Ionescu Emanoil**

Șeful de Stat Major
Căpitan comandor aviator **Al. Zaharescu**
(S.A.M., fond 1377, dosar 98, f.323-324).

34

Corpul 1 Aerian Român
Comandantul

Ordin de zi nr. 8
din 20 ianuarie 1945

Având în vedere raportul nr.7819/1945 al Grupului 8 Asalt Picaj.
Pentru spiritul de înalt sacrificiu, abnegație și devotament dovedite la data de 13 ianuarie 1945, de următoarele echipaje:

- **Locot.av. Bădulescu Mircea**	pilot
Serg.maj. Nichitiuc Ovidiu	mitralior
- Locot.av.Voloșniuc Ovidiu	pilot
Sergent Braboveanu Constantin	mitralior
- Locot. av. Badea C. Ioan	pilot
Sergent Perjescu Constantin	mitralior
- Adj. av. Popa Traian	pilot
Sergent major Plugaru Gheorghe	mitralior
- Adj. stagiar av. Chiriloaia Toma	pilot
Sergent Popescu Gh. Constantin	mitralior
- Adj. stagiar av. Săndulescu Constantin	pilot
Sergent Dumitrescu Aurel	mitralior
- Locot.av. Rânja Victor	pilot
Sergent Verdeș Pavel	mitralior

care s-au oferit voluntar la greaua și importanta misiune de a bombarda podul principal peste Dunăre de la Budapesta și cari cu un curaj demn de toată admirația și un calm desăvârșit, neținând seama de puternica reacție A.c.A. și vânătoarea inamică au bombardat cu precizie matematică obiectivul ordonat, înregistrându-se pentru prima dată în istoria actualului război 4 bombe în plin pe vechiul pod peste Dunăre al Budapestei, rezultatul fiind confirmat de aviația de vânătoare sovietică ce însoțea formația și de recunoaștere română care a fotografiat rezultatul (din avion-n.n.).

Pentru vădita activitate de război depusă de echipajele mai sus citate, de la începutul campaniei pe frontul Ungariei, dând dovadă de incomparabile calități de luptători, executând misiuni în condiții extrem de grele, înfruntând cu deosebit calm puternicele baraje A.A. și vânătoarea inamică,

Precum și pentru calmul, priceperea și precizia cu care au lovit totdeauna obiectivul ordonat,

ORDON

Citarea prin Ordin de Zi pe Corpul Aerian a echipajelor de mai sus din Grupul 8 Asalt Picaj.

Cei în drept se vor conforma.

Comandantul Corpului Aerian Român
General comandant.av. (ss) **Emanoil Ionescu**
(S.A.M., fond 359, Vest, dosar 129, f.118, 120).

35

Ministerul de Război
Cabinetul ministrului

Ordin de zi nr. 9
din 9 februarie 1945

Corpul Aerian, pus sub comanda generalului aviator Ionescu Emanoil, s-a distins în mod cu totul deosebit, atât în luptele pentru eliberarea Ardealului, cât și în acelea de la vest de Tisa, prin acțiuni îndrăznețe de bombardament și asalt, precum și prin informațiuni prețioase procurate la timp comandamentelor sovietice și române, cu care a colaborat.

Activitatea Corpului Aerian a fost recunoscută prin cuvinte de mulțumire și laudă de către comandamentul unei armate sovietice (Armata 27 sovietică-n.n.), în urma luptelor de la 20-22 decembrie 1944, la vest de Tisa. Acționând prin bombardamente puternice (și) precise și prin asalt asupra nodurilor de comunicații și centrelor de rezistență inamice, precum și prin acțiuni îndrăznețe de recunoaștere, Corpul Aerian a ajutat într-o mare măsură la atacul victorios al trupelor terestre ale acestei glorioase armate sovietice.

Întreaga armată română își arată astăzi admirația și mândria față de zburătorii (aviatorii-n.n.) și tunarii (artileriștii antiaeriani-n.n.) Corpului Aerian, care, cu mijloacele modeste ce le stau la dispoziție, au încheiat perioada de la 23 august 1944 la 1 ianuarie 1945 cu peste o mie de misiuni la inamic, 40 victorii aeriene, 40 care de luptă(tancuri-n.n.), precum și numeroase vehicule și materiale de război distruse.

Pentru strălucitele fapte de arme, pentru disprețul de moarte al zburătorilor, tunarilor și geniștilor, precum și pentru priceperea și devotamentul comandamentelor, toate unitățile care formează Corpul Aerian, de sub comanda generalului aviator Ionescu Emanoil se citează prin ordin de zi pe armată.

Ministrul de Război
General de Armată
I. Negulescu

Șeful Marelui Stat Major
General de Corp de Armată Adjutant
Constantin Sănătescu
(S.A.M., fond 948, dosar 1260, f.129).

36

Grupul 8 Asalt Picaj
Comandantul

Raport nr. 8001
din 17 februarie 1945
Către Corpul 1 Aerian Român

Am onoare a propune pentru Ordinul Militar „Mihai Viteazul" clasa a III-a cu spade pe Locot(enent) aviator **Bădulescu Mircea** din Grupul 8 Asalt Picaj, care s-a distins în mod excepțional în cele 230 misiuni de război de bombardament în picaj.

Prin nețărmurit spirit de sacrificiu și curaj exemplar, voluntar întotdeauna la cele mai grele misiuni, temerar, dotat cu alese virtuți ostășești, a constituit exemplu sublim de jertfă, de bravură și de înțelegere al luptei Neamului său, însuflețind continuu lupta formației sale de atac.

Ziua de 23-24 august îl surprinde pe aerodromul Cioara-Doicești cu avionul nealimentat, de unde decolează sub amenințarea mitralierelor germane și aterizează în limita de benzină la Brădeanu pe un teren de lucru românesc, salvând astfel un avion sortit pieirii. Aici ia parte efectivă timp de două zile (25-26 august) la lupta terestră de dezarmare a coloanelor germane ce se retrăgeau spre Buzău, alături de Esc(adrila) 17 Obs(ervație) ce se afla pe acel teren.

În ziua de 29 august, la ordinul Comandamentului Corpului 1 Armată, decolează în fruntea formației sale de Stukas-uri și atacă în trei rânduri cu bombe și cu armele de bord convoaiele germane de bacuri și vedete care încercau să debarce pe malul Dunării la Rast și Calafat și reușește cu toată reacția de A.c.A. să distrugă personal două bacuri și să avarieze pe un al treilea.

Astfel, prin apărarea teritoriului național își începe lupta contra cotropitorilor germani. Voluntar, încadrează Grupul 6 Stuka și pleacă pe front, unde zboară în fruntea Grupului și a Escadrilei în lupta pentru desrobirea Ardealului, dând dovadăde curaj, abnegație și spirit de sacrificiu în toate misiunile executate.

La 11 septembrie 1944 surprinde pe șoseaua Deta-Timișoara o mare coloană germană de vehicule auto și motorizate ce intenționa să ocupe Timișoara și printr-un bombardament precis, urmat de atacuri repetate la sol, reușește să distrugă și să incendieze cu formația sa 15 autocamioane, iar pe celelalte să le întoarcă din misiunea lor.

La 12 septembrie 1944, cu motorul defect rămâne în urma formației și, întorcându-se singur la terenul de bază, se întâlnește cu 5 F.W.190 germane și este atacat timp de 4 minute de doi vânători (germani-n.n.); știe să se apere cu armele sale și ale mitraliorului său și prin manevre abile, deși este incendiat la motor în regiunea muntoasă Ilia, reușește printr-o rapidă și iscusită aterizare forțată într-o vâlcea să salveze echipajul.

La 17 sept. 1944 trece printr-un baraj greu de A.c.A., își conduce cu precizie formația sa de luptă la obiectiv și bombardeazăcu excepționale rezultate gara și depoul Cluj; singur lovește în plin depoul gării.

Excepțional luptător, navigator și ochitor la țintă.

În ziua de 22 sepembrie 1944 atacă în fruntea esacadrilei sale aglomerarea de tancuri germane și maghiare de pe cota 443 Vesckapu și reușește să distrugă și să incendieze 11 dintre ele, rezultatul confirmat de Comandamentul terestru din liniile infanteriei, cu toată reacția puternică de A.c.A. și cu tot atacul a 4 vânători inamici ce se aflau în zonă.

Pentru excepționala sa pricepere în luptă și pe teren i se încredințează comanda Escadrilei de Stuka la 11 octombrie 1944.

Primul la misiuni, a știut să-și conducă escadrila la victorii sigure numai datorită bravurii sale de zburător de elită; pe orice vreme, sfidând moartea ce venea din proiectile de A.c.A. și din tunurile vânătoarei inamice, execută misiune la (după) misiune și creează coechipierilor săi condiții optime de luptă și de bombardament.

La 10 și 15 oct. 1944 lovește în plin gările și trenurile staționate de la Gherla și Jibou.

La 23 noiembrie 1944 de pe un teren inundat decolează cu bombe și atacă o baterie de A.c.A. de pe frontul Ungariei la Pekata, distrugând-o complet; fără însoțire de vânătoare, este atacat de 3 F.W.190, dar știe să se apere, deși lovit în plan și profundor, manevrează astfel și reușește să aducă cu bine la bază întreaga formație.

De la 20 la 25 decembrie 1944 sprijină efectiv în luptă o mare armată sovietică prin bombardarea tuturor punctelor de rezistență și sprijin ale inamicului. Rând pe rând, Filakowo, Lucenec, Liniabana (Lovinobana), Poltar, gări și terenuri sunt distruse și incendiate. Trece sfidând A.c.A.-ul și nu se abate o clipă de la executarea întocmai a misiunii încredințate nici în ziua de 23 decembrie 1944, când formația (condusă de el-n.n.) este atacată de vânătoare (inamică-n.n.) înainte de bombardament; prin manevre rapide și suple se degajează de vânătoarea inamică, după care ia iarăși înălțime și intră la Poltar la bombardament numai la 1 000 m înălțime printr-o pânză continuă de A.c.A. reușind totuși să bombardeze cu precizie gara și să incendieze un tren, cu salvele sale.

Armata sovietică este mulțumită de rezultatele obținute de comandantul și zburătorii de la Stuka. Comandamentul armatei Române și Corpul 1 Aerian Român, de asemenea, este mulțumit de rezultate, de (un) real folos trupelor terestre din aceste sectoare și aduce mulțumiri și felicitări comandantului și echipajelor ce au luat parte la luptele de la 20 la 25 decembrie 1944 în sectorul munților Tatra Mică.

La 3 ianuarie 1945, pe o vreme cu pâclă deasă, nouri groși și la joasă înălțime își conduce formația sa exact pe ținta, unde surprinde un tren cu combustibil, pe care îl incendiază total.

Foarte bun navigator, totdeauna în fruntea escadrilei, pe orice vreme, în toate misiunile a știut să se apere pe sine și pe coechipierii săi ori de câte ori formația sa a fost atacată de vânătoarea inamică.

Excepțional ochitor, execută în ziua de 13 ianuarie 1945 misiunea specială de bombardare a podului principal de peste Dunăre de la Budapesta, misiune încredințată de Comandamentul sovietic.

Aici își arată toate calitățile sale de zburător; în fruntea a 7 avioane cu însoțire de vânătoare rusă, convins dinainte de rezultat, ajunge la Budapesta, trece prin A.c.A.-ul greu, mijlociu și ușor al inamicului, pune formația în condițiuni optime de bombardament și reușește personal, împreună cu alți trei coechipieri, să lovească cu precizie matematică în plin podul principal de la Budapesta. Comandantul aviației de vânătoare de însoțire (sovietică-n.n.) și recunoașterea foto (română-n.n.) au confirmat întocmai aceste rezultate.

Această misiune de onoare ce a fost încredințată Locot. av. **Bădulescu Mircea** a adus după sine mulțumirile și felicitările Comandamentului Aviației Sovietice de pe acest front pentru Corpul 1 Aerian Român și pentru Locot. av. Bădulescu Mircea.

Pentru deosebite fapte de arme a fost citat prin ordin de zi pe Corpul 1 Aerian cu nr. 8 din 20 ianuarie 1945.

Nu i-a scăpat nici o misiune pe frontul Ardealului, Ungariei și Cehoslovaciei și zi de zi luptă cu mare convingere contra cotropitorilor germani, pentru a servi Țara sa.

Conștiinciozitatea și puterea deciziei cu care a atacat năvalnic (la 13 ianuarie 1945-n.n.) acest ofițer sunt virtuți pe care Grupul 8 Asalt Picaj le consideră exemplare camarazilor.

În toate aceste misiuni a dovedit un optimism viu, un spirit de luptă care n-a cântărit niciodată primejdia, alegându-și, dimpotrivă, situațiile cele mai dificile, pătrunzând cu încredere și hotărâre prin pânze de proiectile inamice, totdeauna lovindu-și obiectivele ordonate sau surprinse.

Exemplu de bravură și de voluntariat, exemplu de dragoste de luptă și de jertfă conștientă, acest zburător și luptător excepțional merită cu prisosință să se numească printre cei mai viteji cavaleri ai Ordinului Militar „Mihai Viteazul".

Comandantul Grupului 8 Asalt Picaj
Căpitan aviator
Ioan Eftimopol

Rezoluția șefilor ierarhici
19.II.1945
Adj. (către biroul Adjutantură al Corpului 1 Aerian Român-n.n.)
De acord; susținere onorabilă, fiindcă merită cu prisosință.

(Comandantul Corpului Aerian Român)
General (comandant) aviator **Emanoil M. Ionescu**
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Biroul Decorațiilor, dosar 56, f.170-173).

37

Corpul Aerian Român — Anexa nr. 1

TABEL NOMINAL

de propunerile la decorare cu Ord.„Mihai Viteazul" făcute de Grupul 8 Asalt-Picaj pentru fapte excepționale de arme în războiul contra germanilor.

Nr. crt.: 1
Numele și prenumele: **Bădulescu T. Mircea**
Gradul: Locot(enent) av(iator)
Unitatea: Grup 8 A(salt) P(icaj)
Vechimea în grad: 23.III. 1944
Locul și data nașterii: 1 noiembrie 1917, Buzău
Activitate pe front în 1941: -
Activitate pe front în 1942: 23.VIII-30.XII
Activitate pe front în 1943 și 1944: 26.III.-30.XII.1943; 01.I.-31.XII.1944.

Toate decorațiile de război primite; nr. ordinului de zi și data conferirii: Virt(utea) Aeron(autică), cl(asa) Cr(ucea) de Aur cu 2 barete-15.VII.1944, nr.395; Cor(oana) României cl.V-11.XII. 1943, nr.92; Virt.Aeron. cl. Cavaler cu 1 baretă-15.XII.1944, nr.395; Steaua României cl.V-10.IX.1943, Corp Vt. Munte; Virt. Aeron. cl. Ofițer.

Ordinul sau Medalia la care se propune:
Ord(inul) „Mihai Viteazul" cl. III-a cu spade.

Motivul propunerii: A executat 230 misiuni de bombardament în picaj cu rezultate excepționale, dând dovadă de curaj, abnegație și spirit de sacrificiu. Voluntar în cele mai grele misiuni, temerar, dotat cu alese calități ostășești a constituit exemplu sublim de jertfă, de bravură și de înțelegere a luptei Neamului său.

Încă de la 23 august 1944 începe lupta pentru apărarea teritoriului național contra germanilor. La 24 august salvează un avion Ju.87 de pe aerodromul Cioara-Doicești (german) decolând în limita de benzină sub amenințarea mitralierelor germane. La 25 și 26 august luptă pentru dezarmarea coloanelor germane, la Brădeanu, alături de Esc(adrila) 17 Obs(ervație). În ziua de 29 august execută 3 misiuni de bombardament și atac la sol în fruntea unei formații contra convoaielor germane de pe Dunăre, distrugând două bacuri și avariind un al treilea. Voluntar, încadrează Gr(upul) 6 Stuka și luptă pentru dezrobirea Ardealului, zburând în toate misiunile în fruntea Grupului și a Escadrilei (din care făcea parte, de la 11 octombrie 1944, în calitatea de comandant escadrilă-n.n.). La 12 septembrie, când se întorcea dintr-o misiune este atacat de 5 F.W. 190, timp de 4 minute; incendiat, reușește prin abilitatea sa să aterizeze forțat și să salveze echipajul.

În ziua de 17 sept. lovește în plin depoul gării Cluj cu toată reacția de A.c.A. greu a inamicului. Brav luptător, excepțional ochitor la țintă și excelent navigator.

În zilele de 22 sept., 10 și 15 oct. atacă cu succes tancuri la cota 443, distrugând personal două, iar la Gherla incendiază un tren combustibil, cu toată reacția de A.c.A. și vân(ătoarea) inamică. De la 20-25 dec. obține excepționale re-zultate în bombardarea gărilor și trenurilor de la Filakovo, Lucenec, Poltar, etc., rezultate confirmate de Comand(amentul) Armatei ruse din sectorul Tatra Mică.

Pe orice vreme, în orice misiune a fost în fruntea formației sale de Stukas, pe care a dus-o precis la țintă și i-a oferit condiții optime de apărare și de bombardare. A sfidat moartea ce venea din proiectilele de A.c.A. și de la vân(ătoarea) inamică și și-a îndeplinit conștiincios misiunile încredințate. Încununează această glorioasă activitate de război prin bombardarea podului principal de la Budapesta pe care îl lovește în plin cu salvele sale și a altor trei bravi coechipieri.

Pentru fapte de arme este citat prin ord(in) de zi pe Corp(ul Aerian Român) cu nr. 8 din 20.I.1945. Exemplu de bravură, optimism viu, voluntariat și **jertfă-conștientă** este un luptător și un zburător excepțional.

Comandantul Grupului 8 asalt Picaj
Căpitan aviator **Ioan Eftimopol**

Părerea șefilor ierarhici
De acord, rog a se aproba

Comandantul Corpului Aerian
General comandantor aviator **Emanoil M. Ionescu**

De acord.
Șeful Statulului Major al Aerului
General aviator **Ramiro Enescu**
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Biroul Decorațiilor, dosar 56, f.174).
NOTE.
Formularul tip a fost completat manu (cerneală neagră) și înaintat astfel eșaloanelor superioare.

38

Corpul Aerian Român
Comandantul

Nota raport nr. 954
din 21 februarie 1945
Către Statul Major al Aerului. Secția Adjutantură

Am onoare a înainta alăturat raportul special nr. 8001 din 17 febr. 1945 al Grupului 8 Asalt-Picaj, însoțit de un tabel nominal (Anexa nr. 1) prin care propune pe Locot(enent) av(iator) **BĂDULESCU MIRCEA** spre a fi decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul" clasa 3-a cu spade, pentru excepționalele fapte de arme săvârșite de ofițer pe frontul împotriva germano-maghiarilor.

Subsemnatul susțin cu toată convingerea raportul comandantului său de Grup, **cunoscând îndeaproape toate acțiunile ieșite din comun ale ofițerului și care au fost de multe ori salvatoare în situațiile grele și critice în care se aflau unitățile terestre din linia I.**

În vasta sa activitate de emerit pilot și luptător, executând impresionantul număr de 230 misiuni de bombardament în picaj (cifra totalizează și activitatea pe frontul de Est-n.n.) a dat dovadă de un nețărmurit spirit de sacrificiu, curaj exemplar și un perfect trăgător și bombardier în picaj.

Cu ocazia evenimentelor de la 23-28 august 1944, rămas singur cu eșalonul volant al Grupului 3 Stuka, grație inițiativei sale promptă, curajului și dragostei de Neam, **reușește să salveze întregul material volant de pe aerodromul Cioara-Doicești și aerodromul Brădeanu, retrăgându-se în fruntea formației sale pe aerodromul Boteni.**

La 29 august 1944, în trei misiuni prin bombardamente precise reușește să lovească în plin convoaiele de bacuri și vedete germane pe Dunăre la Calafat, scufundând două și avariind pe al treilea. Oprește debarcarea germană de la Rast pe malul Dunării.

De la începutul campaniei pentru cucerirea Ardealului (6 septembrie 1944-n.n.) se oferă voluntar, încadrând Grupul 6 Stuka și executând toate misiunile sale în fruntea formației Grupului, **fiind cel mai versat în arta de a lovi cu cea mai mare precizie obiectivul.**

În toate misiunile sale a condus formația la obiectiv cu cea mai mare precizie, de multe ori pe timp cu totul nefavorabil și prin manevrele sale abile a știut să facă față în cele mai perfecte condițiuni atacurilor repetate ale vânătoarei germane și să manevreze puternicele baraje de A.A. ce-i întâmpina întotdeauna la obiectiv, dovedind calități de perfect navigator și ideal conducător de formație.

Șirul cronologic al faptelor sale excepționale de arme în campania contra naziștilor sunt înserate în alăturatul raport al comandantului său de Grup

Cu un elan rar și cu sânge rece iești din comun ia parte în fruntea formației de bombardament la toate atacurile executate de Grupul său, stârnind prin comportarea sa în zbor, **modestia și temeritatea sa**, admirația subalternilor săi și aprecierea șefilor, încurajând și stimulând prin exemplul său camarazii de luptă.

La data de 11 septembrie 1944, în fruntea unei formații de 12 avioane Stuka atacă cu deosebit efect aglomerările de autovehicule și blindate ina--mice din regiuna Păuliș și Deta.

Pentru eficacitatea acestor acțiuni, datorită cărora s-au împiedicat trenurile și blindatele inamice să treacă peste infanteria noastră, Corpul Aerian Român este menționat în Ordinul de zi nr. 2 din 23 septembrie 1944 pe Armata I.

La 11 octombrie 1944, pentru aleasa sa comportare la zbor și pentru priceperea dovedită în luptă, deși tânăr (împlinea 27 de ani la 1 noiembrie 1944-

n.n.) i se încredințează comanda Escadrilei de Stuka **pe care o conduce cu aceeași demnitate și azi.**

Activitatea sa de război culminează la data de 13 ianuarie 1945 când pleacă voluntar în fruntea a șapte avioane Stuka, având însoțire de vânătoare rusă, în **greaua misiune specială** de a bombarda podul principal peste Dunăre de la Budapesta.

Aici, sfidând puternicele baraje de A.c.A. de toate calibrele, pică vertiginos de la 4 000 m la 500 m lovind cu formația sa cu o precizie matematică obiectivul ordonat. Bombele sale au lovit în plin podul peste Dunăre de la Budapesta, rezultatul (fiind) confirmat de aviația de vânătoare rusă ce-i însoțea și de recunoașterea foto executată imediat după bombardament.

Această misiune de onoare dusă la bun sfârșit de Locot. av. Bădulescu Mircea au adus mulțumirile și felicitările Comandamentului Aviației Aliate Sovietice, fapt pentru care ofițerul a fost citat prin Ordin de zi nr. 8 din 20 ianuarie 1945 pe Corpul Aerian Român.

Propun și susțin cu toată convingerea ca Locot. av. BĂDULESCU MIRCEA, comandantul Escadrilei de Stuka, să fie decorat cu ORDINUL „MIHAI VITEAZUL" clasa 3-a cu spade, **ca o recompensă prea bine meritată pentru tenacitatea, temeritatea și dârzenia cu care a dus lupta** și a făcut față multipelor primejdii ce a întâmpinat, spre a fi un exemplu pentru camarazii și subalternii săi.

Comandantul Corpului Aerian Român
General comandant aviator **Emanoil M. Ionescu**

Rezoluții ale șefilor ierarhici
23.3.1945
De acord în totul cu propunerea de față. Acțiunea escadrilei Stuka se sintetizează de Locot. Bădulescu, comandantul escadrilei, care a fost exemplu permanent pentru subalterni.

Șeful Statului Major al Aerului
General aviator **Ramiro Enescu**

27.IV.1945
Merită Ordinul „Mihai Viteazul" cu spade clasa 3-a

General **Mihail (Gheorghe)**
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Biroul Decorațiilor, dosar 56, f.168-169).

39

Subsecretariatul de Stat al Aerului
Serviciul Personalului

Nota nr.17725
din 6 aprilie 1945
Către Ministerul de Război. Biroul Decorațiilor

Avem onoare a înainta alăturat tabelul nr. 238/1945 al Statului Major al Aerului, privitor la propunerea la decorare cu Ordinul MIHAI VITEAZUL cl. a III-a cu spade a:
Locot. Munteanu Lazăr
Locot. Bădulescu Mircea,
ambii din Grupul 8 Asalt și vă rugăm să binevoiți a dispune întocmirea formalităților definitive de conferire a acestui Ordin.
Brevetele respective vor fi trimise acestui Serviciu.

Șeful Serviciului personalului
Comandor aviator (ss.indescifrabil)
(S.A.M., fond Ministerul de Război. Biroul Decorațiilor, dosar 56, f.167).

40

DISCURSUL
generalului Ion Antonescu
din 10 Mai 1941

Români,
10 Mai este ziua bucuriilor naționale;
10 Mai este sărbătoarea Dinastiei și a Statului;
10 Mai ne-a dat Domnia, Regatul și atâtea biruințe;
10 Mai ne dă astăzi, din pragul istoriei noastre glorioase, sfatul înțelept al nădejdei și siguranța de stâncă a drepturilor nepieritoare.
De la Sfânta Unire (din anul 1918-n.n.), este cel dintâi 10 Mai stropit de umilire, de jertfă și de durere.
Nu deznădăjduiți, Români!
Când un neam se simte întreg și sănătos,
Când își simte limpede și puternică conștiința rosturilor lui,
Când în toate piepturile noastre bate statornic inima de român, gata de luptă și de jertfă,
Când deasupra umbrelor despărțitoare strălucește o singură lumină-Patria,
Să ne privim fața-n față pe noi înșine, prietenii și dușmanii, pentru a rosti răspicat, ca o cutremurare a vieții:
Neamul Românesc nu piere.
Să ne întoarcem din durere puterea, din exemplul strămoșilor unirea și credința în Dumnezeu și justiție, drumul viitorului.
În noi, în onoarea fidelității față de prieteni (la acea dată: Germania, Italia-n.n.) și în disprețuirea dușmanilor-în aceasta ne stă puterea.

Majestate,

Prin mine, Neamul Românesc, Guvernul și Armata Țării Vă ridică azi la cea mai înaltă treaptă a mândriei ostășești și românești (Mareșal al României-n.n.).

Este în această înălțare, Sire, toată credința noastră în Dinastie, este în această ridicare cea mai grea povară care V-o dă Neamul.

Primiți simbolul drepturilor românești (bastonul de Mareșal-n.n.).

În mâna Majestății Voastre, curată și tânără, stă azi dreptul Neamului și datoria Majestății Voastre. Vă doresc, Sire, să-L purtați cu vrednicie și glorie. Să vă hărăzească Domnul destin de împlinitor de drepturi și de mândrie românească.

Camarazi Sublocotenenți,

Primiți azi pe umerii voștri gradul intrării voastre în Corpul Ofițeresc.

Fiți mândri.

Armata este azi scutul Neamului.

Pe ea se reazimă ordinea și siguranța, onoarea și dreptatea.

Sunteți cea dintâi promoție a Țării sfâșiate.

Vă numesc promoția «Mihai I».

Mi-a fost dat mie, care am luptat și am suferit, care mi-am închinat toată viața și lupta Armatei și Neamului, să primesc în mâinile mele zbuciumate țăndările unui neam, a cărui unire și a cărui demnitate mi-au fost singurele țeluri ale vieții.

Nu mă zdruncin.

Oricâte piedici mi-au stat și-mi vor sta în cale le voi sparge în țăndări-ca țăndările pe care le-am primit. Pentru că ceea ce mă conduce, ceea ce mă îndârjește, ceea ce mă asigură este nebiruita credință în drepturile și în dreptatea Neamului Românesc. Aceasta să vă fie temelia carierei, aceasta să vă rămână ținta vieții.

Ostași,

Pe voi, pe iubirea voastră de vatră, pe sfințenia disciplinei voastre, fii credincioși ai gliei strămoșești, pe voi, pe lupta și jertfa voastră se va zidi dreptul statelor, dreptul copiilor voștri, mândria istoriei noastre și a acestui neam.

Strămoșii ne-au dat Țara și Onoarea.

Nimic pe acest pământ nu ne va împiedica să ne cinstim trecutul și să ne merităm slava celor care vor să vină.

Români de pretutindeni, din vârf de codrii și câmpuri de mătase,

Săteni cu trupul de vifor aprig,

Cărtuari cu gânduri de lumină,

Bătrâni cu frunți de încruntare triste și tineri, tineri dragi cu aripi mari în cuget, în această Zi de glorie a înaintașilor, treziți-vă și uniți-vă în freamătul biruitor al Armatei noastre. Veniți, veniți cu toții la închinarea Neamului și a Dinastiei, în această zi de sărbătoare, veniți cu gândul țintă la Dumnezeul veșniciei noastre; veniți cu sufletul închinat jertfei martirilor noștri, fraților de pretutindeni și prietenilor de credință, ca să strigăm:

Trăiască România!

Trăiască M.S.Regele!

Trăiască Regina Noastră!

(Apud „Curentul", anul XIV, nr. 4755, luni, 12 mai 1941, p.3).

41

DECRET LEGE nr.816

din 23 martie 1945

(Legea nr.187)

(Extrase)

MIHAI I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,

La toți de față și viitori, sănătate:

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la Departamentul Agriculturii și Domeniilor cu nr.48 040 din 22 martie 1945,

Văzând jurnalul Consiliului de Miniștri cu nr.448/945,

Am decretat și decretăm:

Decret-Lege
pentru înfăptuirea reformei agrare

Capitolul I

Scopul legii (Dispoziții generale).

Art.1. -Reforma agrară este pentru țara noastră o necesitate națională, economică și socială.

(...)

Art.2. -Scopul reformei agrare este:

a) Mărirea suprafețelor arabile ale gospodăriilor țărănești existente care au mai puțin de 5 ha;

b) Crearea de noi gospodării țărănești individuale pentru muncitorii agricoli fără pământ;

c) Inființarea prin apropierea orașelor și a localităților industriale, a unor grădini de zarzavaturi pentru aprovizionarea muncitorilor, funcționarilor și meseriașilor;

d) Rezervarea unor terenuri pentru școli agricole și ferme experimentale model în vederea ridicării nivelului culturilor agricole, a producției de semințe selecționate, a creșterii vitelor și a creării și dezvoltării industriei agricole, terenuri ce vor fi sub administrarea Statului.

Capitolul II

Expropierea

Art.3. -În scopul înfăptuirii reformei agrare, trec asupra Statului pentru a fi împărțite plugarilor îndreptățiți la împroprietărire și pentru a constitui rezervele prevăzute la art. 2, pct. c și d, următoarelor bunuri agricole cu inventarul viu și mort afectat lor:

(...)

h) Prisosul terenurilor agricole constituind proprietăți ale persoanelor fizice care depășesc suprafața de 50 ha, și anume: pământul arabil, livezile, fânețele, pășunile, bălțile și iazurile artificiale, fie că servesc sau nu pentru pescuit, mlaștinile și terenurile inudabile.

(...)

Art.6. -Tractoarele, batozele, locomobilele, secerătoarele și combinele de pe bunurile agricole pevăzute la art. 3 trec asupra Statului, care va crea centre județene de închiriat mașini agricole la dispoziția agricultorilor. Celelalte unelte agricole și animalele de tracțiune trec asupra Statului, proporțional cu suprafața de teren agricol expropiat și vor fi date țăranilor împroprietăriți.

Art.7. -Toate bunurile agricole arătate în art. 3 și 6 trec imediat, fărănici o despăgubire, pe deplin, în proprietatea Statului, pentru scopurile arătate la art.2.

Capitolul III

Excepții de la expropieri

(...)

Capitolul IV

Procedura expropierii și împroprietăririi

(...)

Capitolul V

Dispozițiuni finale

(...)

Art.26. -Prezentul decret-lege intră în vigoare în ziua publicării lui.

Dat în București la 23 martie 1945.

MIHAI

Ministrul Agriculturii și Domeniilor **Romulus Zăroni**

Nr. 816

(M.O., Partea I, nr.68 bis, 23 martie 1944, p.2205-2208).

NOTE

1. Prin Decret Regal nr.1.138 din 11 aprilie 1945 a fost adoptat Regulamentul legii pentru înfăptuirea reformei agrare nr.187 din 1945, cu 14 articole (Cf. M.O., Partea I, nr.85 din 12 aprilie 1945, p.2980-2982).

42

DECRET-LEGE nr.310

din 20 aprilie 1945

(Extrase)

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,

La toți de față și viitori, sănătate:

Asupra raportului miniștrilor Noștri secretari de Stat la Departamentele: Războiului, Agriculturii și Domeniilor, Comunicațiilor și Lucrărilor Publice și al Sănătății cu nr.20.107 din 6 aprilie 1945,

Având în vedere jurnalul Consiliului de Miniștri cu nr.223/945,

Am decretat și decretăm:

Decret-Lege
pentru înființarea Ordinului Militar
„Mihai Viteazul" cu spade

Art.1. Pe data de 23 august 1944 se înființează Ordinul Militar „Mihai Viteazul" cu spade.

Pe aceeași dată se închide ordinul militar „Mihai Viteazul", înființat prin legea publicată în „Monitorul Oficial" nr.223 din 25 decembrie 1916.

Art.2. Regele este capul Ordinului Militar „Mihai Viteazul", care cuprinde atât pe cei decorați cu Ordinul „Mihai Viteazul", cât și pe cei decorați cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul" cu spade.

Art.3. Ordinul Militar „Mihai Viteazul" cu spade va fi conferit pentru fapte excepționale de război ofițerilor comandanți de unități și drapelelor unităților care s-au distins în fața inamicului.

Art.4. Ordinul are trei clase, cu denumirea: clasa III-a, clasa II-a, clasa I. Ordinul se va conferi în mod succesiv, începând cu clasa a III-a.

Art.5. Ofițerii decorați cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul" (cu spade-n.n.) se vor bucura de următoarele drepturi și avantaje:

Împroprietărirea cu 5 ha pământ arabil pentru cei ce-l vor lucra în regie proprie, precum și inventarul agricol necesar sau împroprietărirea cu un lot de casă în municipiile sau comunele unde domiciliază cei decorați, precum și înlesniri pentru construcția unei case, după cum se va prevedea în regulament;

O rentă anuală echivalentă soldei bruto anuale a unui sublocotenent;

Călătorie gratuită pe C.F.R. (Căile Frate Române-n.n.), N.F.R. (Navigația Fluvială Română-n.n.), S.M.R. (Serviciul Maritim Român-n.n.), clasa I-a;

Scutire de taxe școlare la toate categoriile de învățământ pentru descendenții direcți;

Asistența medicală gratuită în sanatorii pentru ofițerii decorați cu Ordinul „Mihai Viteazul", cât și pentru soție și descendenții minori;

Marii mutilați de război decorați cu Ordinul „Mihai Viteazul" vor primi și o rentă echivalentă cu indemnizația unui însoțitor, în plus peste cea prevăzută de statutul invalizilor de război.

Art.6. Ofițerii decorați cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul" vor fi împroprietăriți în condițiunile fixate de art.5 numai în cazul când nu au fost împroprietăriți potrivit legilor nr.99 din 1927, nr.812 din 1941 și nr.619 din 1942 sau nu au putut beneficia de această împroprietărire. Acei care au optat pentru renta acordată prin legea nr.812 din 1914 nu mai pot reveni asupra opțiunii făcute.

Art.7. (...).

(...)

*Art.16.*Se abrogă orice dispozițiuni contrarii prezentei legi.

Dat în Bucureşti la 20 aprilie 1945.

MIHAI

Ministrul de Război

General de Corp de Armată **C. Vasiliu-Răşcanu**

Ministrul Agriculturii şi Domeniilor **R. Zăroni**

Ministrul Comunicaţiilor şi Lucrărilor Publice **Gh. Gheorghiu-Dej**

Ministrul Sănătăţii **Prof. dr. Bagdazar**

(M.O., Partea I, nr. 93, 21 aprilie 1945, p.13-14).

NOTE

1. Extras din *Raportul nr.20107 din 6 aprilie 1945 către Majestatea Sa Regele*, semnat de miniştrii de Război, Agricultură şi Domenii, Comunicaţiilor şi Lucrărilor Publice şi Sănătăţii: „Sire, Pentru ilustrarea faptelor de arme excepţionale în faţa inamicului de care au dat dovadă unităţile de luptă sau ofiţerii după data de 23 august 1944 am înfiinţat Ordinul Militar „Mihai Viteazul" cu spade. Totodată, pentru ca *aceste fapte eroice* să fie de pildă generaţiilor viitoare, am acordat prin art.5 din proiectul de decret-lege, *ca titlu de recompensă naţională*, o serie de avantaje ofiţerilor care obţin Ordinul Militar „Mihai Viteazul" şi care până în prezent nu au beneficiat de avantajele legilor anterioare". (Cf. Ibidem, p.14)

43

Ministerul de Război

Marele Stat Major

Secţia 3

Repertoriul (Sinteza)
lucrărilor de documentare asupra contribuţiei militare a României în războiul contra Germaniei şi Ungariei
(Extrase)

(...)

V.*Faza III*

1.Această fază începe la 10 octombrie 1944, o dată cu trecerea Corpului de Cavalerie peste frontiera româno-ungară, şi se termină la 15 ianuarie 1945, când Corpul 7 Armată a fost scos din bătălia de la Budapesta.

Ea a durat deci 98 de zile, în care timp:

-între 10-25 octombrie 1944 parte din forţele române au continuat să opereze în Ardealul de Nord;

-între 25 octombrie-20 decembrie 1944, totalitatea forţelor române au luptat în Ungaria, iar

-între 20 decembrie 1944-15 ianuarie 1945 forţele române au trecut treptat pe teritoriul Cehoslovaciei.

(...)

4.În cadrul ofensivei Frontului 2 Ucrainean, trupele române au participat efectiv la distrugerea forţelor germano-maghiare în următoarele mari bătălii:

-Bătălia Debreţinului (8-21 octombrie 1944);

-Bătălia Szolnocului (19-24 octombrie 1944);

-Forţarea Tisei (12 octombrie-22 noiembrie 1944);

-Bătălia Budapestei, inclusiv operaţiunile dintre Tisa şi Dunărea (23 octombrie-15 februarie 1945);

-Bătălia din Munţii Bükk (16 noiembrie-26 decembrie 1944);

-Bătălia Hernadului (23 noiembrie-19 decembrie 1944).

(...)

5.Contribuţia unităţilor române de aeronautică, geniu şi transmisiuni.

a.**Aeronautica**

Misiuni executate:

-158 misiuni de recunoaşteri strategice în folosul Frontului 2 Ucrainean, de recunoaşteri tactice şi de observaţie în folosul trupelor noastre;

-25 misiuni de vânătoare în profitul marilor unităţi sovietice, pentru protecţia formaţiunilor de bombardament şi asalt şi acoperirea aeriană a dispozitivului terestru;

-25 de bombardament şi asalt;

-404 misiuni de legătură;

În total deci: 612 misiuni cu 805 avioane ieşite, însumând 1335 ore de zbor şi 72 tone bombe lansate.

Pierderile proprii se ridicăla 13 avioane şi 11 personal navigant.

Între rezultatele obţinute de aviaţie se subliniază îndeosebi importanţa distrugerii a două poduri peste Dunăre şi a două aerodroame din zona Budapesta, graţie îndrăznelii şi curajului aviatorilor români, care au executat aceste misiuni într-o zonă foarte puternic apărată de artileria antiaeriană de toate calibrele.

De asemenea, au mai fost distruse 4 care de luptă, 21 autovehicule, 5 gări şi 3 terenuri.

Pentru sprijinul eficace dat de Corpul Aerian Român Armatei 27 sovietice s-au primit scrisori de mulţumire şi felicitări atât din partea Comandamentului Armatei 27 sovietice, cât şi a comandantului Armatei 5 Aeriene sovietice.

(...)

(S.A.M., fond 948, dosar 732, vol.1, f.154-162).

44

GRUPUL STUKAS

Locotenent-comandor av. GALENO FRANCISCO

Este comandantul acestui grup de bombardament în picaj românesc (Grupul 3 Bomb. Picaj „Stuka"-n.n.), pe care îl duce din victorie în victorie şi a cărui faimă a trecut de mult peste hotare.

Pentru felul fin de a se purta este foarte iubit de subalterni cărora le lasă toată libertatea iniţiativelor (a celor bune) şi e gata a pune în practică orice „banc" bun numai dacă rezultatul ar produce haz sănătos.

Știe o mulțime de glume, iar dacă cineva aduce vreo una nouă, o ascultă cu plăcere, chiar dacă timpul nu-i permite aceasta. Consecința: și-a aranjat o odăiță cu foarte mult bun gust, cu toate că această odăiță se găsește la doi metri sub pământ. La intrare stă scris cu negru lozinca D-sale (care este a întregului grup) „Să ne trăiești!"

E tutorele de onoare a cățelușei Dorina-mascota Grupului.

Locotenent av. ANDREI TUDOR

Este cel mai bun cap de formație, conducând adeseori întreg Grupul „ca pe fir", exact deasupra obiectivului, iar după terminarea bombardamentului, în timpul redresajului nu se grăbește, ci îi așteapta pe toți să se strângă în jurul lui, ca apoi să îi aducă înapoi la aerodrom, tot așa de precis.

A fost doborât de câteva ori, dar tot de atâtea ori a scăpat nevătămat. Nu de mult (la 29 august 1943-n.n.) a primit (Ordinul Militar-n.n.) „Mihai Viteazul" pentru excepționale fapte de arme. E foarte modest și nimeni nu poate spune că l-ar fi văzut purtând această înaltă distincție sau că l-ar fi auzit vreodată făcând caz de ea. Nu „pilește" (bea băuturi alcoolice-n.n.), dar când aceasta se întâmplă, cântă cu o voce plăcută ce surprinde pe mulți. Melodia lui preferată: *Am iubit cum n-am iubit niciodată!* N-are nici un fel de superstiții.

Locotenent av. BECHEANU VICTOR

Este cel mai popular comandant de escadrilă și e văzut veșnic printre cei mici (în gradul militar-subofițeri, trupă-n.n.) cu care împarte bucurii și necazuri, fără ca, prin aceasta, demnitatea de ofițer să fie atinsă.

Gurile rele l-au poreclit „Morcovel" pentru prudența ce o arată la începutul misiunilor sale (pe avionul Ju.87 Stuka; în sensul expresiei populare „i-a intrat morcovul în fund de emoție"-n.n.), dar acum când împlinește aproape una sută de misiuni (la inamic-n.n.) porecla nu-și mai are rostul.

Are pasiunea șahului pe care însă nu-l „vede" (în sensul de stăpânește-n.n.), are ambiția să-l posede.

Cântecul lui preferat: *Să-mi dai surâsul, Maria*, pe care îl cânta mereu și mai ales atunci când se primește șnapsul (băutura alcoolică, de regulă coniac sau șampanie, prevăzută în norma de hrană-n.n.) de la nemți.

Sublocotenent av. CERCEL OVIDIU

Un nou candidat la Ordinul „Mihai Viteazul".

Camarazii l-au poreclit „Prințul" pentru atmosfera ce o creează atunci când se află într-un mediu cu cât mai multe reprezentante ale sexului slab.

Foarte bun pilot și jucător de șah.

A fost doborât o dată la Krimskaia, reușind să scape sărind cu parașuta, iar a doua oară la Perekop chiar între linii, de unde a ieșit târându-se, transformându-și burta în picioare (sic!) aproape un kilometru.

Râde veșnic, descoperindu-și gropițele obrajilor ce-i dau o înfățișare plăcută, avantaj la realizarea cuceririlor ce a putut să le înscrie în număr destul

de mare, la palmaresul său amoros. E cunoscut în lumea femeilor de aici (rusoaice-n.n.) sub numele de „Nasolul" (cu nasul mare; în limba rusă: nosmeti -a avea nas-n.n.)

Sublocotenent av. PASĂRE DUMITRU

Un bun pilot, dar totdeauna găsește partea slabă a trenurilor de aterizaj (în sensul de a le deteriora sau rupe-n.n.). Diferite avioane (din dotare, Ju.87-n.n.) pot confirma aceasta.

Iubește la nebunie zborul care îl pasionează până la obsesie. Afară de zbor, nu mai are nici o slăbiciune.

Are până în prezent un total de 140 misiuni (la inamic-n.n.), cifră de care este foarte mândru.

Poartă pe o ureche o caschetă de iarnă germană (din postav gros-n.n.) după care a umblat cam mult până a reușit să o obțină.

Sublocotenent av. POPOVICI DUMITRU

Omul care la cea de a treia campanie (cea a anului 1943-n.n.) arată aceeași voință nestrămutată și aceeași dragoste de zbor.

A reușit să totalizeze până acum 185 de misiuni din care 134 numai pe Stuka.

Îi place să bea un pahar cumsecade cu măsură, atunci când este și când are motiv.

Este un îndrăgostit al naturii, iar în nopțile cu lună iese tiptil afară să o admire. Poate (că) face și poezii.

Cei care l-au urmărit, au văzut că pleacă să caute pe încă cineva cu care să admire împreună frumusețile naturii, chiar dacă acel cineva locuiește în al șaptelea sat (departe) de aerodrom.

Nu se supără de aluziile răutăcioase.

Este de părere că omul trebuie să se mulțumească cu ceea ce îi oferă providența.

Sublocotenent inginer MEȚEANU VERNER

O figură de seamă a Grupului.

Inteligent și om al datoriei atunci când e vorba de lucru. Nu face un pas fără ca cineva să nu fie păcălit.

Pot fi numărați pe degete acei care n-au purtat barbă montată de acest năstrușnic ofițer (în timp ce dormeau-n.n.).

Duce în spate tot biroul adjutanturei, birou care în schimb îi dă posibilitatea să-și pună în practică farsele sale nevinovate, cum ar fi de exemplu: avansări, concedii peste concedii și... schimbul (înlocuirea pe front-n.n.) cel mai așteptat de către unii.

Posedând la perfecție limba germană face și pe ofițerul de legătură.

Sublocotenent mecanic ENESCU GHEORGHE

Șeful serviciului tehnic pe care îl conduce cu mare pricepere și seriozitate. Cu toate acesta, calcă destul de des pe urmele lui Mețeanu, căruia i se alătură la reușita farselor.

Născocește toate poreclele din Grup.
Îi place din când în când să pozeze și ca pilot.
Ca „părinte" al cățelului Jak, mascota Escadrilei, prin „căsătoria" acestuia cu cățelușa Dora, devine „socru" al acesteia și „rudă apropiată" Grupului, Dorina fiind mascota unității... mame!
Mai posedă o mulțime de alte mascote, tot din neamul patrupedelor.
A visat odată că purta pălărie, iar de atunci de multe ori cei din jurul lui îl aud pomenind-o.

Adjutant aviator ROZMAN CONSTANTIN

Este pilotul care până mai ieri a purtat tricoul galben în clasamentul celor cu mai multe misiuni.
A rămas în urmă puțin-cu o roată (expresie figurativă-n.n.)-din cauza unui concediu.
Un comitet de specialiști i-a decernat titlul de cel mai „tare pilot". Sunt însă alții care îl sapă, căutând să-l întreacă.
Camarazii îl poreclesc „Berilă". Aceasta pentru înfățișarea sa fioroasă, înfățișare care ascunde însă un suflet mare și un foarte bun camarad.

Adjutant aviator NICHITA DUMITRU

Artistul Grupului. Pictorul și pilotul se întrunesc într-o frumoasă armonie sub înfățișarea de Crist a Adjutantului av. Nichita.
Îi place să deseneze chipuri după natură.
Când zboară însă se tranformă complet. Are 90 de misiuni.
Nu iubește căldura și disprețuiește frigul. E f.f. (foarte, foarte-n.n.) gingaș.
Îi place câteodată să facă pe judecătorul de pace, când se ivește câte un diferend mai grav între camarazi.

Adjutant aviator rez. SĂCĂLUȘ ION

E ceferist și își împarte de șase ani încoace truda, când pe la Flotilă, când pe front ca aviator, când pe la Secția de Autobuze C.F.R.-Mizil.
Este un om complet, fără nici o scădere și foarte sociabil.
Are 130 de misiuni și posedă toate decorațiile posibile.
N-are pe conștiință nici o vătămare a vreunui avion.
Foarte prudent, nu face decât ceea ce scrie la carte.

Adjutant aviator MAZILU CONSTANTIN

Visător, căci e căsătorit nu de mult și a stat prea puțin lângă scumpa lui soție. Jucător de șah pasionat, fapt pentru care se războiește adesea cu sublocotenentul Cercel Ovidiu.
Poreclit „Mexicanul" și „Ciornîi" (în limba rusă: ciornîi-negru-n.n.) pentru culoarea pielii și a obiceiurilor care sunt cam brunete (sic!). Îi place să discute mult pe tema ideologiilor și veșnic se contrazice. Citește multe cărți serioase (de câte 1000, 1500 pagini).

Adjutant aviator POPA TRAIAN

Poreclit „Ghenicek" pentru verva ce a arătat-o când Grupul opera în acea localitate. Și noaptea prin somn pomenea acest nume. E f.f. (foarte, foarte-n.n.) ambițios. Vrea să ia „Crucea de Fier" în gradul de Cavaler. Spune că nu pleacă în Țară decât cu 600 de misiuni trecute în palmaresul Grupului și executate de el. Nimic nu-l sperie în timpul misiunii. Aceea nu e misiune în care el să nu se întâlnească cu vânătoarea (inamică-n.n.) și să nu tragă (asupra avionului său-n.n.) măcar patru secții de antiaeriană.
Are mitralior nou, pe „D-l Lache" (Lache Marin, sergent-n.n.) cum obișnuiește el să-l numească, și pe care caută să-l inițieze în tainele zborului la inamic.
Se contrazice des cu Adjutantul Stan pe care are necaz de când acesta i-a luat-o înainte cu câteva misiuni.

Adjutant aviator MIHAI COSTACHE

Nu e mai mare decât o bombă de 50 kg, dar are în el suflet cât una de 250.
Omul despre care nu se pot spune multe în acest fel de prezentare. Datoria de pilot și rândul la misiune e tot ce-l preocupă mai mult.
Joacă din când în când șah cu Adjutantul Mazilu, dar ia bătaie, ceea ce nu-l supără deloc pentru că n-are pretenție de campion.

Adjutant stagiar aviator STAN NICU

Obișnuiește să se prezinte: „Mă re-prezint Nicu Pilotul și sunt de pe Grant" (cartier din București-n.n.) a cărui fală este și care nu-l cunoaște decât așa.
Este pilotul care are cele mai multe misiuni pe Grup: 166 pe avion Stuka, plus 20 făcute în cea de a doua campanie (1942, la Cotul Donului-n.n.).
Are toate decorațiile posibile gradului și se uită cu jind la cât un camarad german ce are atârnată de gât „Crucea de Fier" în gradul de Cavaler. O vrea!
Vorbește franțuzește cu accent pronunțat pe „ă", literă pe care o amestecă (în vorbire-n.n.) dacă e sau nu e cazul.
Cântă mult și prost, de preferință șansonete pariziene, scuzându-se față de cei care îl ascultă că... e mult de când a plecat de la Operă!
E foarte iubit de camarazi pentru buna dispoziție ce o împărtășește tuturor și mai ales când e făcut un pic...

Adjutant stagiar aviator LĂZĂROIU PAUL

Pilotul cu cele mai multe ghinioane (aceasta nu numai în viața de aviator). Vorbește pe nas și se omoară după carne friptă-fie ea de ce o fi!-, pe care o mănâncă cu pofta de pe un fund de lemn, de care-cu toate deplasările-a rămas nedespărțit.
A fost un timp când Grupul ducea lipsă de carne proaspătă și atunci bietul Paulică se uita cu jind la fundul din lemn, zicându-și: „Mai treci la poftă, coane Bițule!" Un camarad milos, voind să-i scurteze chinurile, a ascuns fundul

(respectiv-n.n.). De atunci, cu toate că aprovizionarea s-a îmbunătățit în chip simțitor, conu' Bițu nu și-a mai făcut un alt fund din lemn, zicând că n-are material de calitate. Are 102 misiuni și de fiecare dată a pătimit cât una.

Cam totdeauna rămânea de formație, fiind încăierat de vânătoarea inamică, dar se descurca bine până la urmă.

Într-o cursă peste Mare, o pană de motor l-a făcut să se prăbușească în apă cu aparat (avion-n.n.) cu tot, fiind salvat de un vas german de patrulare dovedind încă o dată că are mai mult decât noroc.

De atunci nu mai bea apă. Zice că și-a făcut plinul pe cel puțin trei ani înainte.

Iubește cu pasiune și scrie scrisori lungi drăguței sale din Țară.

Adjutant stagiar aviator GHERMAN PETRU

Nimeni nu l-a văzut vreodată supărat!

În toate cele trei campanii (1941, 1942, 1943-n.n.) a totalizat până în prezent vreo 150 de misiuni. Nu se grăbește, dar nici la urmă nu se lasă.

Râde veșnic. Toate bancurile slabe la el au succes.

Întrebat odată de ce râde când nu e cazul, a răspuns că și cel ce povestește bancurile slabe are drept de viață, pentru ca (și) acesta să se bucure. Râde așa, ca să fie.

Afară de avion pilotează cu ușurință și vehicule cu tracțiune animală. A dovedit aceasta nu demult când, fiind doborât aproape de prima linie, s-a evacuat împreună cu mitraliorul și întreg echipamentul (de zbor-n.n.) într-o căruță cu două gloabe.

Adjutant stagiar aviator rez. NIȚĂ CONSTANTIN

Tot ceferist ca și camaradul său Adj. Secăluș.

Suflete răutăcioase i-au desenat la capul patului un tren nenorocit cu trei vagoane intrând în stația Chitilei (lângă București-n.n.).

De toate aluziile camarazilor se apără cu succes având gură bogată și tot atât de bogat vocabular.

Pe lângă aptitudinile de zburător mai are și ceva spirit comercial dovedit, fapt pentru care a fost însărcinat un timp cu aprovizionarea.

Îi place să denatureze adevărul, fără intenții rele, ci pentru a distra pe cei din jurul său, atunci când devine cazul.

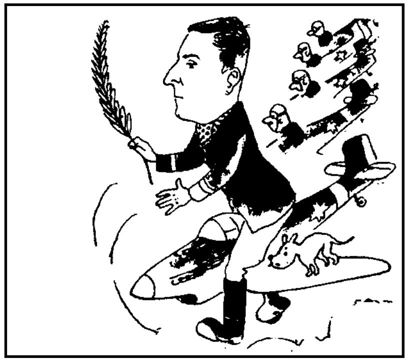
Își simte ades inima făcându-i 13-14, 13.14 (în sensul că iubește-n.n.).

Știe vorbi rusește și nemțește, dar le cam amestecă de nu se mai înțelege nimic.

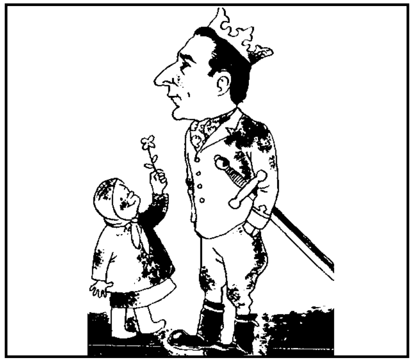
(„Aripi Românești", anul II, nr.61-62, aprilie 1944, p.27-28).

NOTE

Autorul textului: neidentificat. Presupunem: Ladmiss Andreescu, redactor la revista „Aripi Românești”. Autorul șarjelor grafice: adjutant stagiar aviator Vasile Scripcaru (1917-1945).



Lt. C-dor av. GALENO FRANCISC



Slt. av. CERCEL OVIDIU



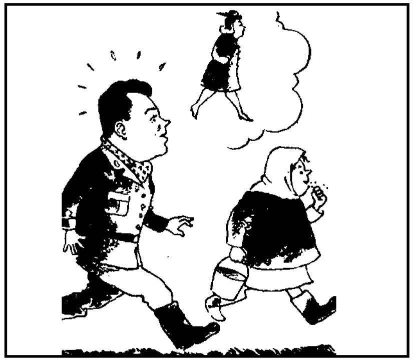
Lt. av. ANDREI TUDOR



Slt. av. PASĂRE DUMITRU



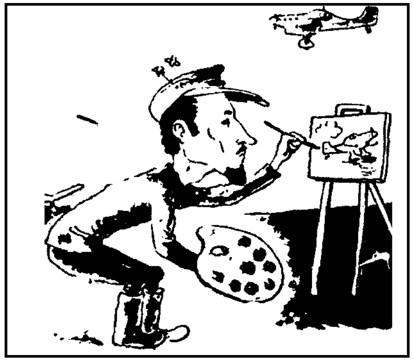
Lt. av. BECHEANU VICTOR



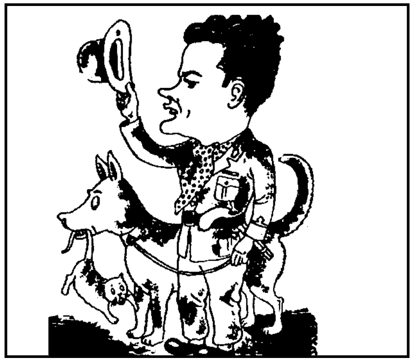
Slt. av. POPOVICI DUMITRU



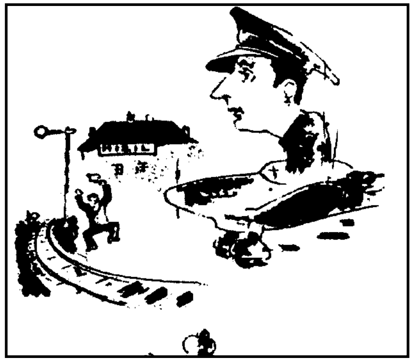
Slt. inginer MEȚEANU VERNER



Adj. av. NICHITA DUMITRU



Slt. mec. ENESCU GHEORGHE



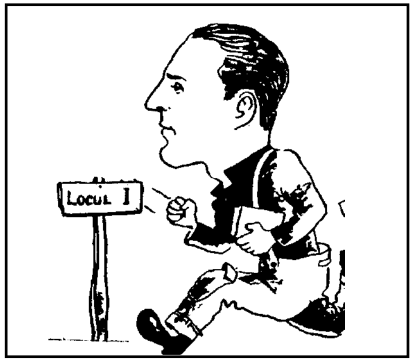
Adj. av. SĂCĂLUȘ ION



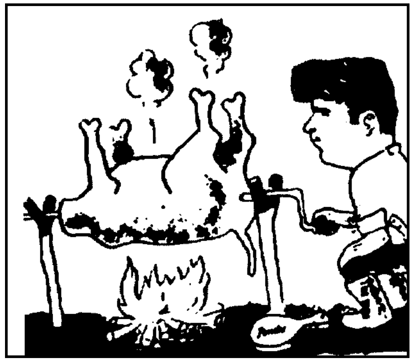
Adj. av. ROSMAN CONSTANTIN



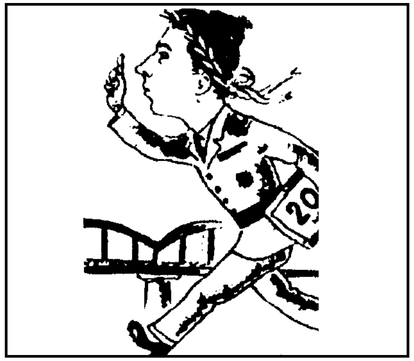
Adj. av. MAZILU CONSTANTIN



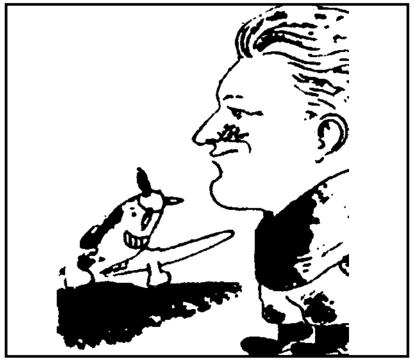
Adj. av. POPA TRAIAN



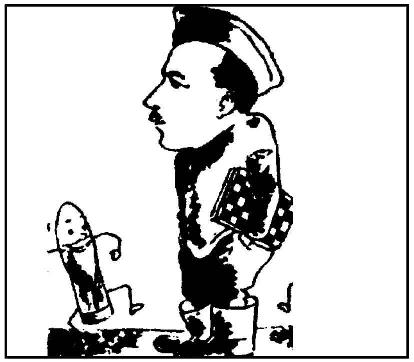
Adj. stg. av. LĂZĂROIU PAUL



Adj. av. MIHAI COSTACHE



Adj. stg. av. GHERMAN PETRE



Adj. stg. av. STAN NICU



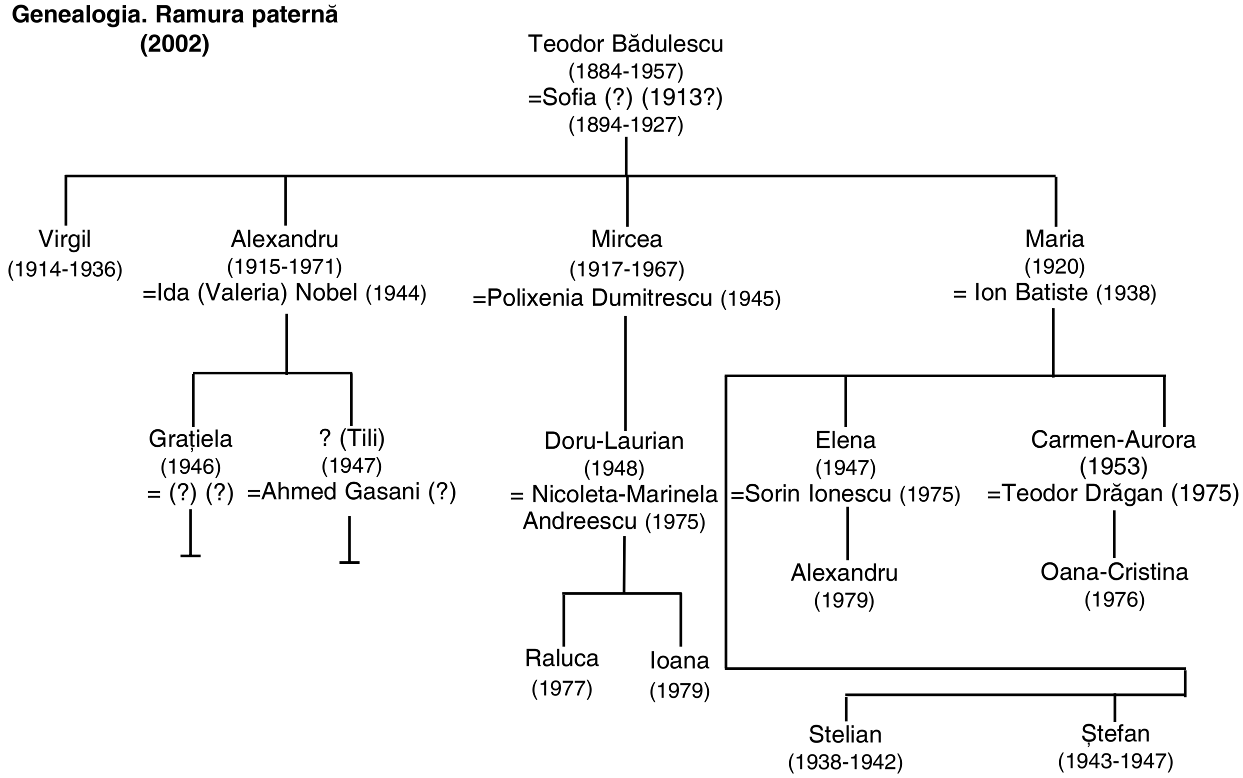
Adj. stg. av. rez. NIȚĂ CONSTANTIN

ANEXE
privitoare la viața și activitatea căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu

LISTA ANEXELOR

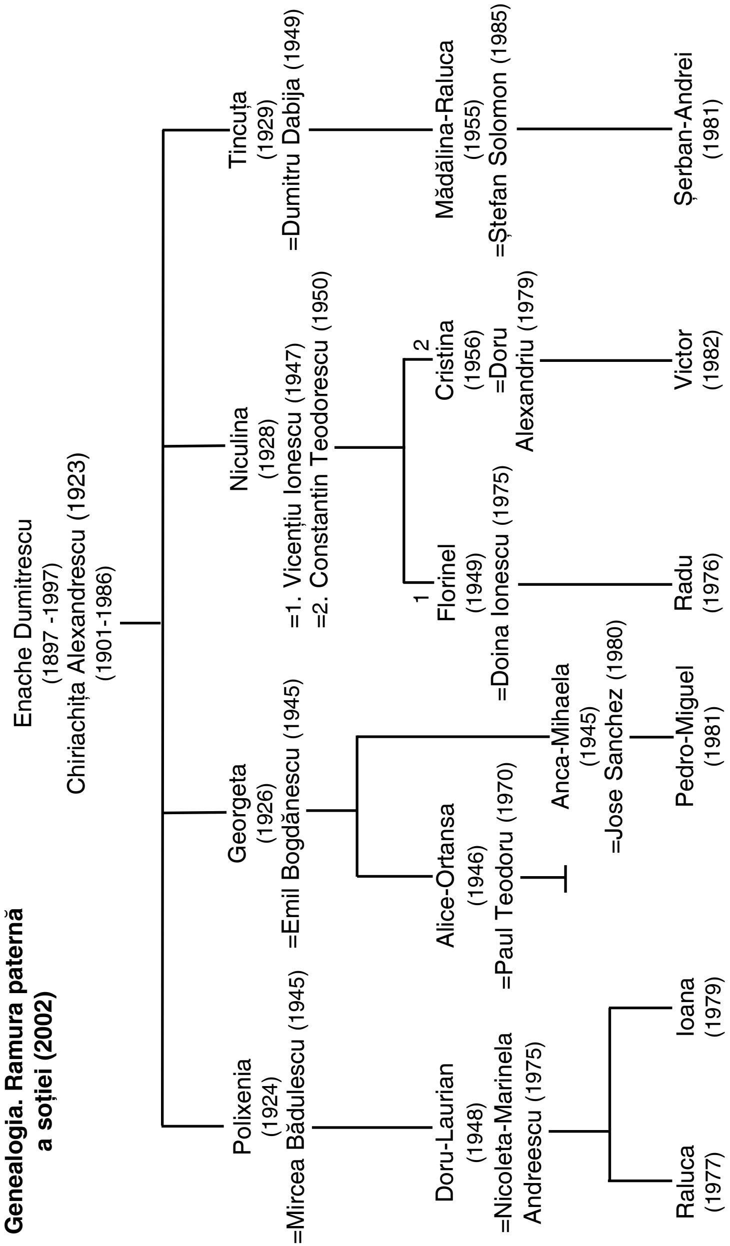
Anexa nr.1

MIRCEA T. BĂDULESCU
Genealogia. Ramura paternă
(2002)



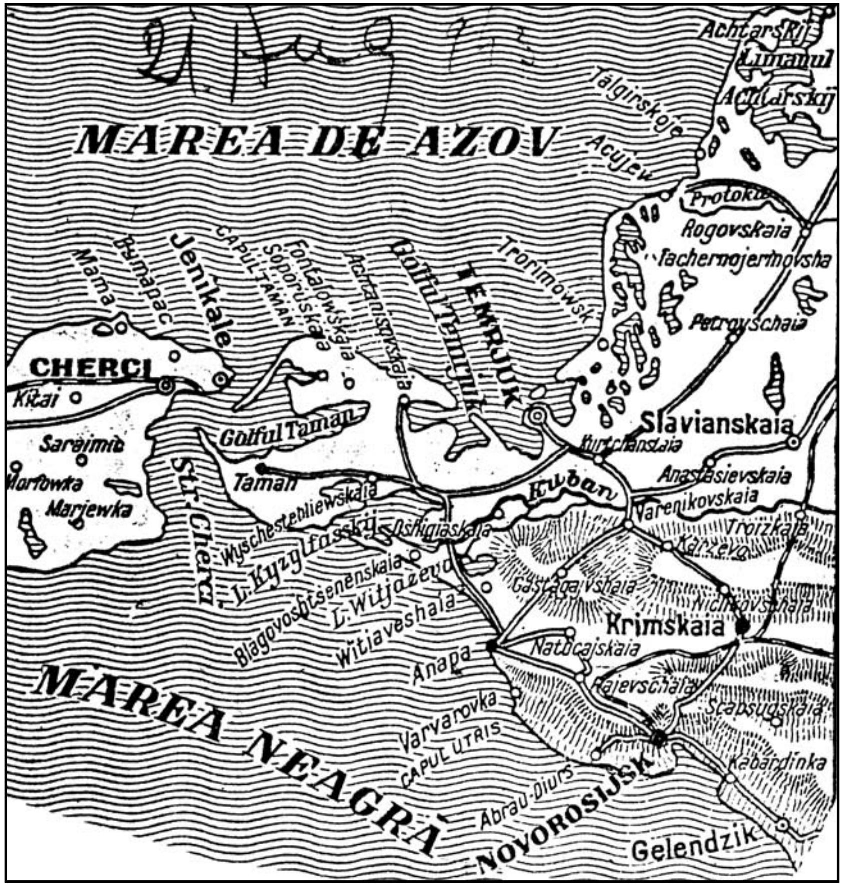
Anexa nr.2

MIRCEA T. BĂDULESCU
Genealogia. Ramura paternă a soției (2002)



Anexa nr.3

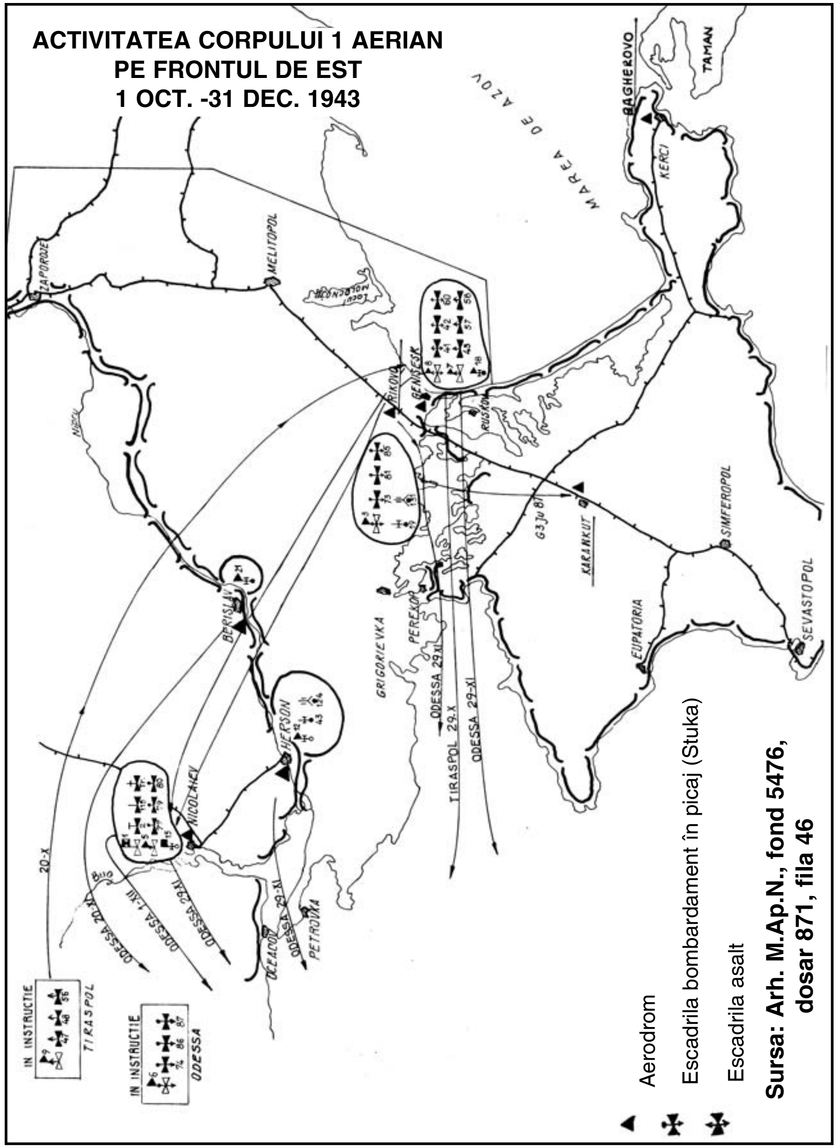
Capul de pod Kuban
(Harta)



Sursa: „Curentul”, 21 august 1943, p.1.

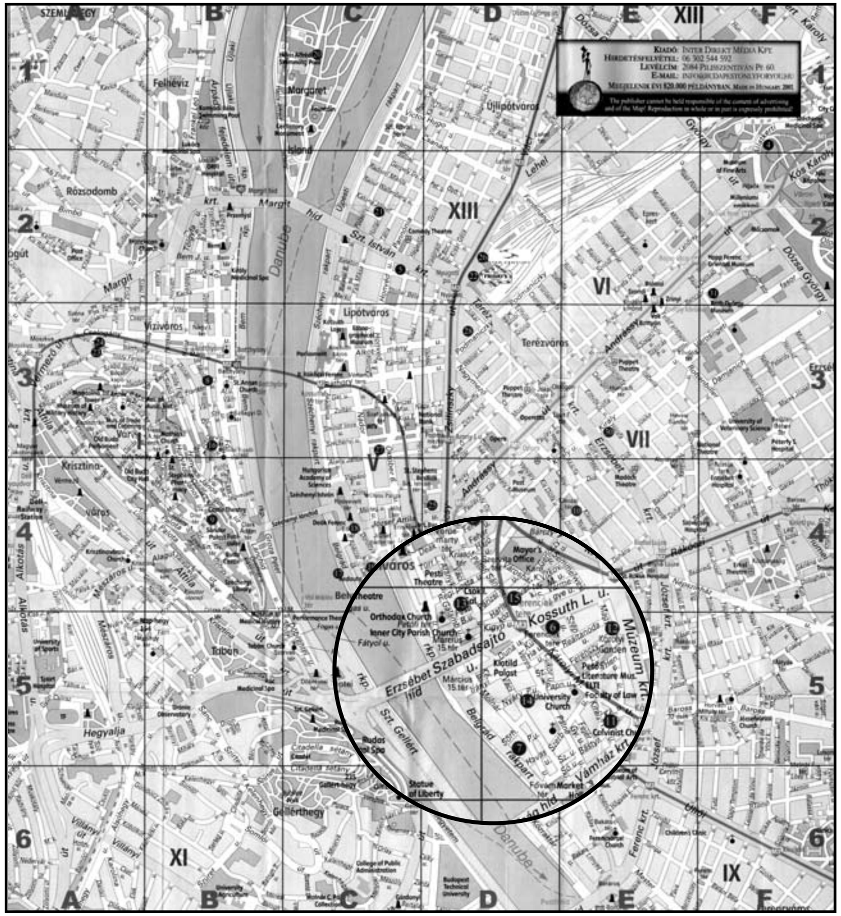
Anexa nr.4

Peninsula Crimeea
(Aerodromurile)



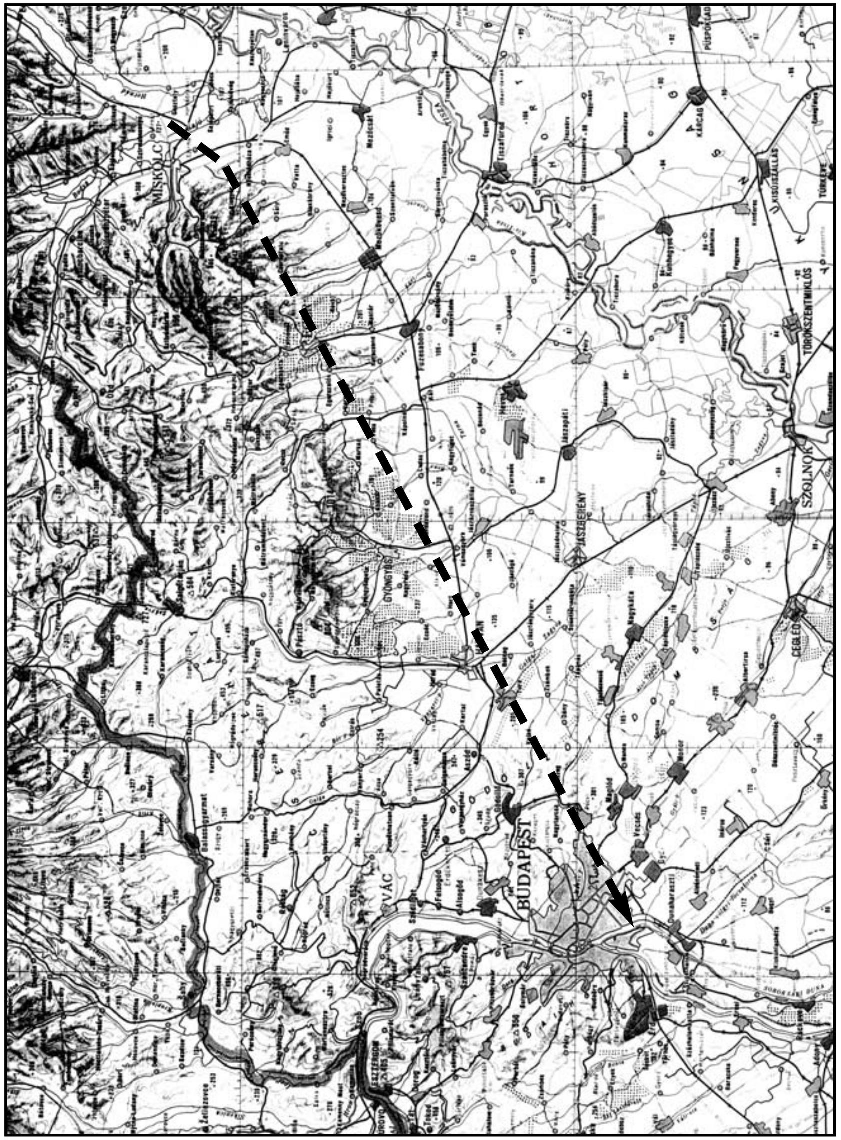
Anexa nr.5

Podurile de la Budapesta
(Harta actuală)



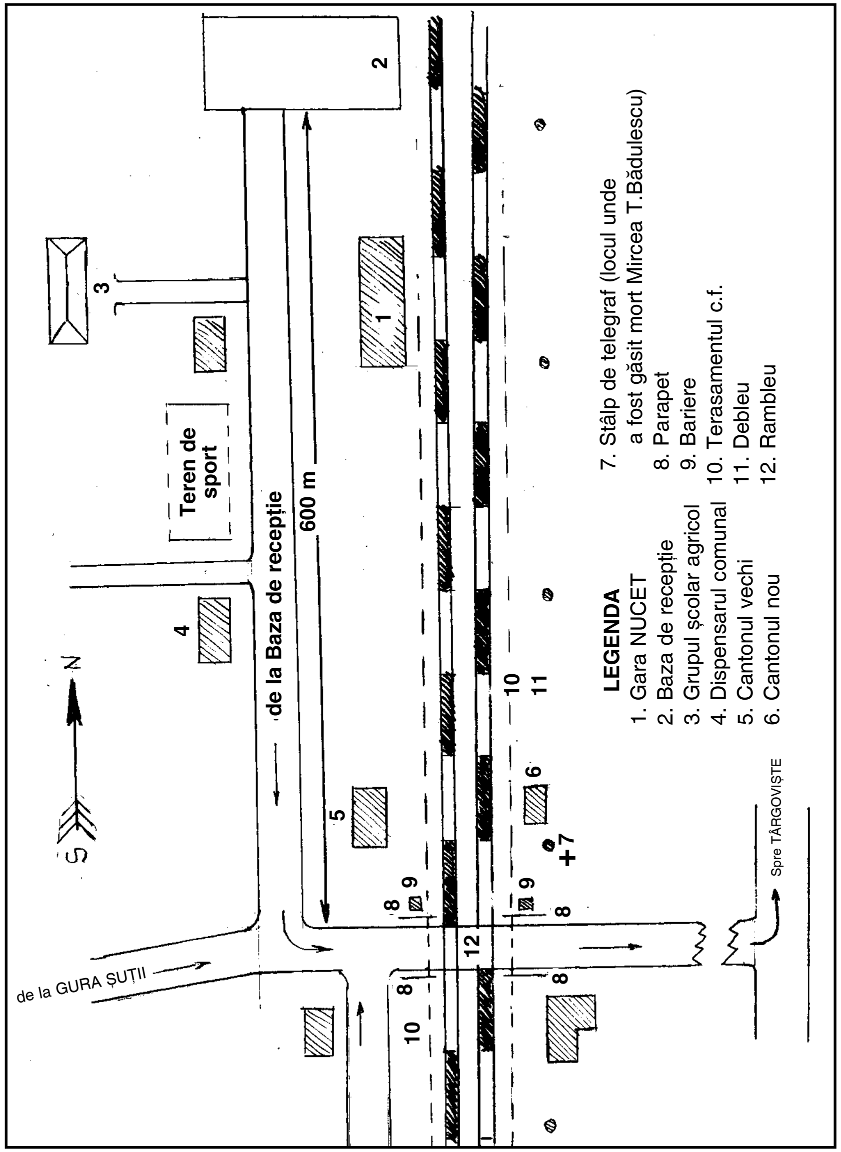
Anexa nr.6

Ungaria și Slovacia
(Harta)



Anexa nr.7

Schița trecerii peste calea ferată la Nucet-Târgoviște



Anexa nr.8

TIPURI DE AVIOANE

pilotate de Mircea T. Bădulescu (1940-1950)★)

(Principalele caracteristici; prezentare selectivă)

Total: 15 tipuri de avioane pilotate.

1. FLEET F10G - *Avion de școală, antrenament și legătură.*

Anvergura: 8,53 m.
Lungimea: 7,29 m.
Înălțimea: 2,50 m.
Greutatea: 530 kg.
Greutatea totală: 780 kg.
Motorul: I.A.R. Gipsy Major 4, 130 CP.
Viteza maximă: 185 km/oră.
Plafonul: 3000 m.
Autonomia de zbor: 2 ore.

● Avion biplan, biloc, cu dublă comandă. Construit cu licență (din 1936) la fabricile I.A.R. Brașov și S.E.T. București, după avionul american *Fleet*, căruia i s-a înlocuit motorul original în stea *Kinner K-5, 115 CP*, cu unul în linie, de 130 CP, fabricat la I.A.R. Brașov. Scheletul fuzelajului și ampenajului-metalic, cu învelișul din pânză. Rezervorul de benzină-în planul (aripa) central; sub fuselaj se acroșa un rezervor suplimentar de 113 litri. Tren de aterizare fix, elice din lemn. Suprafața portantă mare (18,00 m.p.) îi asigura o planare lină și o bună stabilitate în zbor. Construit în serie-circa 300 exemplare. A fost în dotarea aviației române în anii 1936-1951. (Cf. Ion Gudju ș.a., *Construcții aeronautice românești, 1905-1970*, p.182).

Notă: **Fleet F10G** a fost cel dintâi avion pe care l-a zburat Mircea T. Bădulescu, elev în Școala de Ofițeri Aviație Cotroceni-București, pe aerodromul Otopeni; dubla comandă: 1 aprilie-13 iunie 1940; simpla comandă: 24 iunie-28 august 1940. Cu nostalgie, elevii promoției 10 mai 1941 (intervievați de noi) își amintesc de primele zboruri cu avionul Fleet F10G. „Plana ca un uliu" (Ioan Dobran).

2. POTEZ XXV - *Avion de școală și antrenament*

(Import Franța)

★)În ordinea în care au fost pilotate; apud Mircea T. Bădulescu, *Carnet de zbor (1940-1950)*, 84 file.

3. I.A.R. 27 - *Avion de școală și antrenament*

Anvergura: 9,10 m.
Lungimea: 7,41 m.
Înălțimea: 2,40 m.
Greutatea: 670 kg.
Greutatea totală: 948 kg.
Motorul: I.A.R. 6G1, 180 CP.
Viteza maximă: 180 km/oră.
Plafonul: 5000 m.

● Avion monoplan cu aripa jos, biloc, cu dublă comandă. Construit în serie (din 1937) la fabrica I.A.R. Brașov, precum și la fabrica S.E.T. București (din 1941; 30 avioane). Schelet metalic, înveliș din pânză. În dotarea școlilor militare și civile de pilotaj, în anii 1937-1951. (Cf. Ion Gudju ș.a., *Construcții aeronautice românești, 1905-1970*, p.188).

4. Nardi F.N.-305 - *Avion de școală și antrenament.*

Anvergura:8,476 m.
Lungimea: 7,136 m.
Înălțimea: 2,15 m.
Greutatea: 750 kg.s
Greutatea totală: 858 kg.
Motorul: I.A.R. 6G1, 180 CP.
Viteza maximă: 300 km/oră.

● Avion monoplan cu aripa jos, biloc, cu dublă comandă. Construit în licență (U.S.A., din 1939) la fabrica I.A.R. Brașov. Schelet din metal și lemn, învelișul din placaj și pânză. Planul (aripa), cu profil biconvex, era prevăzut cu două flapsuri în mișcare, înapoi și în jos, ca dispozitiv de hipersustentație. Elicea era metalică, cu pas reglabil (la sol). Trenul de aterizare se escamota mecanic (manual). Era un foarte bun avion de școală și antrenament: sensibil la comenzi, stabil pe direcție la decolare și la aterizare (atât pe pantă, cât și în timpul rulajului), capota foarte greu, suficient de robust etc. Antrenamentele pe avionul **Nardi F.N.-305** erau obligatorii în vederea trecerii pe avioanele de război: permitea dobândirea deprinderilor pentur zborul corect, în deplină siguranță, precum și „sortarea" piloților pentru diferitele categorii de aviație: vânătoare, bombardament etc. (Cf. Ion Gudju ș.a., *Construcții aeronautice românești, 1905-1970*, p.200).

5. I.A.R. 38 - *Avion de recunoaștere și bombardament.*

Anvergura: 13,20 m.
Lungimea: 9,56 m.
Înălțimea: 3,80 m.
Greutatea: 2300 kg.
Greutatea totală: 3100 kg.
Motorul: B.M.V.-132, 700 CP.

Viteza de croazieră: 220 km/oră.
Plafonul: 7000 m.
Raza maximă: 680 km.
Autonomia de zbor: 3 ore.

● Avion biplan, triloc, contrucție mixtă: lemn, metal, pânză. Sub aspectul constructiv a derivat din avionul I.A.R.37. Fabricat în serie mică, el a constituit o variantă de trecere spre avionul I.A.R.39

6. I.A.R. 37 - *Avion de recunoaștere și bombardament.*

Anvergura: 12,22 m.
Lungimea: 9,50 m.
Înălțimea: 3,97 m.
Greutatea: 2219 kg.
Greutatea totală: 3060 kg (varianta recunoaștere),
3459 kg (varianta bombardament).
Motorul: I.A.R. K14, 870 CP.
Viteza maximă: 335 km/oră (la 3200 m).
Plafonul: 8000 m.
Suprafața portantă: 35,7 m.p.
Timpul de urcare: 4 min.10 sec (până la 2000 m), 8 min. 30 sec (până la 4000 m).
Raza maximă: 650 km.
Autonomia de zbor: 2 ore 30 min.

● Avion biplan, triloc (pilot, observator, mitralior-telegrafist). Scheletul din lemn și metal, învelișul din placaj și pânză. Avionul era echipat cu: instalație de oxigen, stație radio, aparat fotoaerian și vizor de bombardament (tip *Estopey*).

Armament de bord: patru mitraliere (două fixe-în aripi, cu câte 700 cartușe; două mobile-una cu tragere în emisfera posterioară, cu 600 cartușe, și una în fuzelaj, cu tragere în jos, cu 300 cartușe); douăsprezece lansatoare (sub planul inferior) de care se puteau acroșa bombe de câte 50 kg.

Avionul I.A.R.37 a fost construit în serie (din 1937) la fabrica I.A.R. Brașov și a dat bune rezultate ca avion de recunoaștere, îndeosebi în campaniile anilor 1941 și 1942, dar și ca avion de bombardament în dotarea armatelor de operații (Comandamentul Aero Armata 4-a, Comandamentul Aero Armata 3-a). Pentru trupele proprii, aflate în tranșee, avionul I.A.R.37 oferea protecție și încredere. Soldații l-au poreclit cu duioșie „Moș Neață". (Cf. Ion Gudju ș.a., *Construcții aeronautice românești, 1905-1970*, p.194); Cristian Crăciunoiu, Șerban Ionescu, *„Moș Neață"-I.A.R.37, 38, 39*, Editura Modelism, 2000, 16p.).

7. JUNKERS Ju.87 D - *Avion de bombardament în picaj.*

Fabricat de: **Junkers Flugzeug und Motorenwerke A.G.**, Dessau (Germania).

În utilizare: 1939-1945 (operativ).
În dotarea Forțelor Aeriene Române: 1943-1945 (variantele **Ju.87 D-5**, **Ju.87 D-4**).
Anvergura: 13,8 m.
Lungimea: 11,13 m.
Înălțimea: 3,9 m.
Suprafața portantă: 31 m.p.
Greutatea normală: 5720 kg.
Greutatea maximă: 6585 kg.
Viteza de croazieră: 408 km/oră (la 4120 m).
Timpul de urcare: 19 min (la 4575 m).
Plafonul: 7320 m.
Raza maximă: 1920 m (la greutatea normală); 1000 m (cu bombe: 1800 kg).
Motorul: Junkers Jumo 211J, 1300 CP, 12 cilindri în V, cu lichid de răcire.

Armament de bord: 2 tunuri de 20 mm MG151/20 montate în aripi, câte unul de fiecare parte a fuzelajului; 1 mitralieră de 7,9 mm MG81, flexibilă, montată la carlinga din spate (a trăgătorului de bord). Pentru atac la sol mai putea transporta două casete a șase lovituri fiecare, montate sub aripi.

8. I.A.R.80 - *Avion de vânătoare*

Anvergura: 10,50 m.
Lungimea: 8,90 m.
Înălțimea: 3,60 m.
Greutatea: 1780 kg.
Greutatea totală: 2550 kg.
Motorul: I.A.R. K14-1000 A, 1000 CP.
Viteza maximă: 510 km/oră.
Plafonul: 10.500 m.
Raza maximă: 940 km.
Armament de bord: diverse variante de înarmare.
Tipul I.A.R.81, vânător și bombardier.

● Avion monoplan, monoloc, construcție metalică, aripă joasă, tren de aterizare escamotabil, cu *bechie* (suport fix) în spate. Proiectat și construit în serie (din 1939) la fabrica I.A.R. Brașov. A fost unicul avion de vânătoare de concepție și producție românească. La data producției de serie, se situa, la categoria sa, ca performanțe de zbor, pe locul al cincilea în lume. Spre sfârșitul războiului (1939-1945) era deja un avion depășit (ca performanțe de zbor și luptă), chiar supranumit „sicriul zburător". Cu toate acestea, mai ales în campania anului 1941, avionul I.A.R.80 a făcut gloria aviației de luptă românești, fiind un adevărat erou al acesteia, piloții de vânătoare erau, pe drept, mândri de avionul lor. (Vezi pe larg toate aceste aspecte în Dan Antoniu, George Chicoș,

Vânătorul I.A.R.80. Istoria unui erou necunoscut, Editura Modelism, 2000, 320p.; caracteristicile tehnice cf. Ion Gudju ş.a., *Construcţii aeronautice româneşti, 1905-1970*, p.204).

9. GOTHA Go10 - *Avion de şcoală şi antrenament.*
(Import Germania)

10. I.A.R.39-*Avion de recunoaştere şi bombardament.*
Anvergura: 13,10 m.
Lungimea: 9,60 m.
Înălţimea: 3,99 m.
Greutatea: 2177 kg.
Greutatea totală: 3007 kg (recunoaştere); 3085 kg (bombardier).
Motorul: I.A.R. K14-IV C32, 870 CP.
Viteza maximă: 336 km/oră.
Plafonul: 8000 m.
Raza de acţiune: 650 km.

● Avion biplan (cu planurile inegale), triloc (pilot, observator, trăgător), construcţie mixtă (lemn, metal). Proiectat şi produs în serie (din 1939) la fabrica I.A.R. Braşov. Avionul era echipat cu aparate şi instalaţii de bord pentru zborul de noapte. *Armament de bord:* 3 mitraliere, 24 bombe a 12 kg. A fost una din construcţiile cele mai reuşite realizate de fabrica I.A.R. Braşov. Circa 200 aparate produse. (Cf. Ion Gudju ş.a., *Construcţii aeronautice româneşti, 1905-1970*, p.202).

11. FOCKE-WULF Fw 58 -*Avion de transport, şcoală şi antrenament.*
(Import Germania)
Motorul: 2 x ARGUS A.S. 10G, 240 CP.

● Avion monoplan, utilizat din 1935 pentru transport persoane (6 pasageri). În timpul războiului, amenajat pentru bombardament uşor. Ca avion de şcoală, permitea dobândirea deprinderilor pentru zborul corect, în deplină securitate.

12. JUNKERS Ju.34 -*Avion de transport persoane.*
(Import Germania)
Anvergura: 10,27 m.
Lungimea: 18,48 m.
Greutatea: 1700 kg.
Greutatea totală: 3200 kg.
Motorul: 1 x Gnôme-Rhône, 420 CP.

● Avion de transport (6 pasageri), în dotarea aviaţiei române de transport din 1947. Utilizat cu bune rezultate pentru şcoală şi antrenament.

13. LOCKEED 10 - *Avion de transport persoane.*
(Import U.S.A.)
Anvergura: 11,76 m.
Lungimea: 16,76 m.
Greutatea: 2930 kg.
Greutatea totală: 4670 kg.
Motorul: 2 x PRATT et WHITNEY, Wats Junior, 450 CP.
Viteza: 325 km/oră.
Raza maximă: 1300 km.

● Avion monoplan, construcţie metalică, pentru transport persoane (10 pasageri). Utilizat din 1937 pentru transport intern şi internaţional de aviaţia română de transport, cu rezultate foarte bune în zborul fără vizibilitate. Scos din dotare în jurul anului 1951.

NOTE. Pentru avioanele de transport *Fw.58*, *Ju.34* şi *Lockeed10* datele provin din surse diverse.

14. HEINKEL He111 - *Avion de bombardament (mediu)*
(Import Germania)
Anvergura: 22,60 m.
Lungimea: 16,39 m.
Înălţimea: 4,00 m.
Greutatea: 8680 kg.
Greutatea totală: 14.000 kg.
Motorul: 2 x J. Jumo 211 F2, 1350 CP.
Viteza maximă: 405 km/oră.
Plafonul: 8500 m.
Raza maximă: 2060 km.
Armament de bord: 1 tun 20 mm; 1 mitr. 13 mm; 5 mitraliere 7,9 mm; 2495 kg bombe.

● Avion produs de Ernest Heinkel A.G. în serie (din 1936), operativ în anii 1939-1945. Echipaj: 5 oameni. Importat de statul român din 1939. A făcut campania anului 1941 (eliberarea Basarabiei, a nordului Bucovinei şi cucerirea Odessei) cu rezultate foarte bune. (Datele tehnice cf. Enzo Angelucci, *Airplanes from the Down of Flight to the Present Day*, 1973, p.238-239).

15. POLIKARPOV Po-2 - *Avion de şcoală, antrenament şi legătură.*
(Produs în U.R.S.S., din 1928)

● Avion biplan, biloc, cu dublă comandă, monomotor (tip Shvetsov M-11 radial, 110 CP). În anii războiului a avut întrebuinţări multiple (în U.R.S.S.), inclusiv utilizat ca bombardier uşor. Intrat în parcul de avioane de şcoală din România, după război. Scos din dotare în jurul anului 1951. (Datele tehnice cf. Kenneth G. Munson, *Aircraft of World War Two*, 1969).

Anexa nr.9

DECORAȚIILE
conferite căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu
(Abordarea phaleristică)[*)]

1. Prin Decretul Regal nr. 1932 din 30 iunie 1941 s-au stabilit categoriile de merite și servicii pentru care puteau fi conferite decorațiile de război (ordine, medalii, etc.), astfel: fapte de arme cu totul excepționale; fapte de arme deosebite și efectuări de serviciu excepționale pe câmpul de luptă; fapte de arme obișnuite și efectuări de serviciu deosebite.[1] În temeiul aceluiași decret, militarii români puteau fi distinși cu mai multe ordine de război, între care: 1) Ordinul Militar „Mihai Viteazul", în clasele a III-a, a II-a și I-a; 2) Ordinul „Steaua României", cu spade, în gradele Cavaler, Ofițer, Comandor, Mare Ofițer, Clasa I-a, Mare Cruce, cu sau fără panglică de „Virtute Militară"; 3) Ordinul „Coroana României" cu spade în gradele Cavaler, Ofițer, Comandor, Mare Ofițer, Mare Cruce, cu sau fără panglică de „Virtute Militară"; 4) Ordinul „Virtutea Aeronautică" de Război (cu spade), în gradele Crucea de Aur, Cavaler, Ofițer, Comandor, unde gradele Crucea de Aur și Cavaler aveau fiecare câte două barete (obligatoriu de conferit pentru a se putea trece la gradul următor).[2] Alte decorații de război ce puteau fi conferite militarilor români (în ordinea importanței) erau: Ordinul „Crucea Regina Maria"; Medalia „Virtutea Militară" de Război; Medalia „Aeronautică" cu spade; Crucea „Serviciul Credincios" cu spade; Medalia „Bărbăție și Credință" cu spade ș.a.

După 23 august 1944 cea mai importantă modificare din punct de vedere phaleristic a fost închiderea Ordinului Militar „Mihai Viteazul", înființat în 1916, și instituirea Ordinului Militar „Mihai Viteazul" cu spade, în baza Decretului nr.1935 din 18 octombrie 1944 și Legea nr.310 pentru înființarea Ordinului Militar „Mihai Viteazul" cu spade, sancționată prin Decretul-Lege nr.1309 din 20 aprilie 1945.[3]

Cât privește Ordinul „Virtutea Aeronautică", a fost instituit de Regele Carol al II-lea, fiind destinat „a răsplăti faptele strălucite aeronautice, precum și pe acei care au contribuit la propășirea ei." La început clasele acestui ordin erau: Crucea de Aur, Cavaler, Ofițer, Comandor. Ulterior, primelor două clase li s-a atașat cîte două barete pe panglica ordinului, faptul specificându-se în decretul de conferire: clasa și „cu o baretă" sau/și „a doua baretă" la respectiva clasă. Practic, primele două clase se puteau conferi fiecare de trei ori. Dacă Ordinul „Virtutea Aeronautică" se conferea pentru fapte de arme în timp de război, însemnele ordinului erau cu spade. Ofițerilor români decorați cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul" pentru fapte de arme în domeniul aeronauticii li se conferea de drept clasa imediat superioară a Ordinului „Virtutea Aeronautică" pe care o poseda.

[*)]Anexă realizată cu sprijinul și bunăvoința drd. Laurențiu-Viorel Popescu, Comisia Română de Istorie Militară.

2. **Decorațiile românești** conferite căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu pentru fapte de arme în anii 1942-1945, în ordinea descrescătoare a importanței acestora (pe piept -dinspre reverul vestonului spre mâneca stângă) au fost:

a) **Ordinul Militar „Mihai Viteazul", cu spade, clasa a III-a.**

-Decret Regal nr.1494 din 4 mai 1945.

Însemnul Clasei a III-a era compus dintr-o cruce treflată, cu smalț albastru deschis și diametrul de 40 mm, în centrul căreia, pe avers, era încrustată cifra Regelui Mihai I și coroana regală deasupra, iar pe revers anul instituirii „1944". Între ramurile crucii treflate erau dispuse două spade încrucișate (semnul tradițional al bătăliei/războiului), de 38 mm lungime fiecare.

Panglica însemnului era de moar roșu închis, lată de 37 mm, având la fiecare margine cîte o dungă din fir de aur, lată de 3 mm. Între însemn și panglică era coroana regală din argint aurit, de 20 mm, cu inel de prindere mobilă în partea superioară.

b) **Ordinul „Virtutea Aeronautică", cu spade, clasa Crucea de Aur cu prima și a doua baretă, clasa Cavaler cu prima baretă.**

-Decret nr.1821 din 6 octombrie 1944.

c) **Ordinul „Virtutea Aeronautică", cu spade, A doua baretă la Cavaler și Clasa Ofițer.**

-Decret nr.1158 din 11 aprilie 1945.

d) **Ordinul „Virtutea Aeronautică", cu spade, clasa Comandor.**

-Decret nr.2348 din 29 iulie 1946.

Însemnul ordinului de Război (cu spade) reprezenta o cruce cu brațul vertical mai lung, în formă de floare de crin la capete, iar brațul orizontal, mai scurt, în forma unei aripi stilizate. Între brațele crucii se aflau două spade încrucișate. Pe centrul însemnului, avers, era plasat un scut pe care se afla acvila încoronată, cruciată (cu cruce verticală în cioc) și armată, specifică stemei Regatului României, cu cifra Regelui Mihai I pe un alt scut central. Pe revers, în centru, anul instituirii ordinului: „1930". Panglica era din rips albastru deschis, azur, având la margini și în centru câte o bandă din fir de argint. În anul 1938 au fost adăugate panglicii câte o bandă marginală din fir de aur, late de 3 mm. Între însemn și panglică era un inel din metal argintat prins de veriga fixă a însemnului.

Însemnele claselor Crucea de Aur, Cavaler și Ofițer aveau brațul vertical al crucii de 44 mm, iar cel orizontal de 40 mm. Panglicile acestor clase aveau

lățimea de 35 mm. Spadele încrucișate dintre brațele însemnului clasei Crucea de Aur erau din metal aurit, iar la celelalte clase-Cavaler, Ofițer, Comandor-erau din argint.

Însemnul clasei Crucea de Aur era din metal aurit, iar acvila stemei, cifra regală și anul pe revers erau ștanțate. Clasele Cavaler, Ofițer și Comandor aveau însemnele emailte în culoarea albastru închis, iar scutul de pe avers era emailat alb, cu acvila aurită și scutul central emailat albastru închis. Cifra Regelui Mihai I de pe avers și anul de pe revers erau emailate alb. La clasa Ofițer între brațele crucii se afla o cunună ovală deschisă, din frunze de laur emailate verde închis.

Însemnul pentru clasa Comandor avea aceeași formă ca și cel de la clasa Ofițer, dar prezenta dimensiuni mai mari, astfel: crucea avea brațele de 60 mm și 58 mm; spadele erau de 60 mm; lățimea panglicii era de 65 mm. Însemnul se purta la gât, prins sub gulerul cămășii cu bentițe lungi și înguste, fixate de panglica însemnului. Inelul însemnului se prindea de un inel plat, care strângea în cute panglica.

Baretele pentru clasa Crucea de Aur erau confecționate din metal aurit, iar cele pentru clasa Cavaler erau din argint. Baretele erau identice, aveau forma unei aripi stilizate cu cifra Regelui Mihai I ștanțată la mijlocul acestora, se aplicau tranversal peste panglica ordinului.

Căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu a fost printre puținii militari ai Armatei Române căruia i s-a conferit Ordinul „Virtutea Aeronautică" în toate cele patru clase ale acestuia -Crucea de Aur, Cavaler, Ofițer, Comandor pentru fapte de arme în timp de război. În timpul războiului în Est (1941-1944) Ordinul „Virtutea Aeronautică" de Război clasa Comandor a fost conferit următorilor militari români:

1. **Mareșal Ion Antonescu** (D.R. nr.3332 din 3 decembrie 1941, în M.O. nr.295 din 12 decembrie 1941);

2. **General de escadră aviator Gheorghe Jienescu**, subsecretar de Stat al Aerului (D.R. nr.2487 din 9 septembrie 1943, M.O. nr. 221 din 21 septembrie 1943);

3. **General de escadră aviator Ermil Gheorghiu** (D.R. nr.359 din 16 februarie 1944, M.O. nr. 53 din3 martie 1944);

4. **Adjutant stagiar aviator în rezervă Tiberiu Vinga (**D.R. nr.359 din 16 februarie 1944, M.O. nr. 53 din 3 martie 1943);

În timpul războiului în Vest (1944-1945) Ordinul „Virtutea Aeronautică" de Război clasa Comandor a fost conferit următorilor militari români:

1. **General comandant aviator Emanoil Ionescu (**D.R. nr.1158 din 11 aprilie 1945, M.O. nr. 110 din 18 mai 1945);

2. **Căpitan aviator în rezervă Constantin Cantacuzino (**D.R. nr.1158 din 11 aprilie 1945, M.O. nr. 110 din 18 mai 1945);

3. **Locotenent aviator Mircea T. Bădulescu (**D.R. nr.348 din 29 iulie 1946, M.O. nr. 180 din 6 august 1946);

4. **Adjutant aviator Ioan Mucenica (**D.R. nr.348 din 29 iulie 1946, M.O. nr. 180 din 6 august 1946);

e) **Ordinul „Steaua României" cu spade în gardul de Cavaler cu panglică de „Virtute Militară".**

-Decret Regal nr.1910 din 13 sept. 1944.

Însemnul gradului de Cavaler reprezenta o cruce bizantină repetată, emailată albastru închis, înconjurată, între brațele acesteia, de patru acvile heraldice românești cu aripile larg desfăcute și două spade încrucișate, de 49 mm fiecare. În centrul însemnului se afla un medalion emailat roșu, înconjurat de o cunună din frunze de stejar emailată verde. Medalionul avea pe avers cifra Regelui Carol I și pe bordură inscripția „IN FIDE SALUS", iar pe revers „1877", anul instituirii ordinului. Panglica de „Virtute Militară" era din moar roșu, lată de 40 mm, având câte o dungă albastră pe margini, lată de 3 mm. Între însemn și panglică era coroana regală din argint, de 23 mm, cu inel de prindere în partea superioară.

f) **Ordinul „Coroana României" cu spade în gradul de Cavaler cu panglică de „Virtute Militară".**

Însemnul gardului de cavaler reprezenta o cruce de Malta, cu diametrul de 40 mm, emailată roșu și bordurile emailate alb, înconjurată, între brațele ei, cu câte o coroană regală și două spade încrucișate, de 43 mm fiecare. În centru însemnului se afla un medalion emailat roșu, înconjurat de un inel emailat alb. Medalionul avea pe avers cifra Regelui Carol I și pe inel inscripția „PRIN NOI ÎNȘINE. 14 MARTIE 1881", iar pe revers, în centru, avea inscripția „10 MAIU" și pe inel anii „1866-1877-1881". Panglica de „Virtute Militară" era identică cu cea de la Ordinul „Steaua României", la fel coroana regală dintre panglică și însemn, cu inelul de prindere aferent.

Alte decorații românești conferite căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu au fost (în ordinea conferirii lor) următoarele:

g) **Medalia „Eliberarea de sub jugul fascist".**

-Medalia a fost instituită prin Decret al Prezidiului Marii Adunări Naționale nr.309 din 23 iulie 1949, în B.O. la R.P.R. nr.49 din 28 iulie 1949.

Nu se cunoaște data conferirii.

h) **Ordinul „Apărarea Patriei" clasa a III-a.**

-Decret al Consiliului de Stat al R.S. România nr.784 din 10 octombrie 1966.[4] Ordinul a fost instituit prin Decret al Prezidiului Marii Adunări Naționale nr,308 din 23 iulie 1949, în B.O. al R.P.R. nr.49 din 28 iulie 1949.

3. **Decorații străine** conferite căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu pentru fapte de arme în anii 1942-1945, în ordinea conferirii acestora:

a) **Ordinul „Crucea de Fier" clasa a II-a și clasa I-a.**

-Decret al guvernului german din anul 1943 (?) și 1944 (?).

Ordinul „Crucea de Fier” a fost ce mai apreciată distincție de război germană, reînființată la 1 septembrie 1939. Însemnul clasei a II-a a ordinului au fost înmânate Sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu la 26 august 1943 „pentru faptele de arme din campania 1942-1943 la Cotul Donului”, pe aerodromul Bagherovo-Kerci nr.6 (Crimeea), de către comandantul Grupului 3 Picaj „Stuka”, căpitan-comandor Galeno Francisc[5], iar însemnul clasei a I-a, la 25 martie 1944, pe aerodromul Karankut-Crimeea.[6]

b) **Medalia „Pentru Victoria asupra Germaniei în Marele Război pentru Apărarea Patriei, 1941-1945”.**

-Decret al guvernului sovietic din anul 1946 (?).

Medalia a fost instituită de Prezidiul Sovietului Suprem al U.R.S.S. la 9 mai 1945. În România,prin Decretul nr.2205 din 12 iulie 1946 s-a autorizat purtarea de către toți cetățenii români, distinși de către guvernul U.R.S.S., a acestei decorații, fără a mai fi nevoie de autorizări individuale, conform art.10 alin.3 din Constituția României (1923), în vigoare la acea dată („Art.10,3. Decorațiunile străine se vor purta de către Români numai cu autorizarea Regelui.”)

c) **Medalia „Crucea de Război”.**

-Decret al guvernului Cehoslovaciei din anul 1946 (?).

Medalia a fost instituită la 20 decembrie 1940 la Londra de către guvernul ceh aflat în exil, fiind destinată a recompensa actele de bravură ale civililor din forțele de rezistență contra ocupantului german, precum și pe cele ale militarilor cehi combatanți în forțele Aliaților. Autoritățile instalate la Praga după 8 mai 1945 au conferit această medalie și militarilor străini (sovietici, români etc.) care s-au distins în luptele pe teritoriul Cehoslovaciei în anii 1944-1945.

NOTE

1. „Monitorul Oficial”, nr.158, 7 iulie 1941.
2. ibidem.
3. Ibidem, nr.93, 21 aprilie 1945.
4. Cf. *Carnet de muncă*, seria D.I., nr.232.431, eliberat de Trustul Regional Gostat Ploiești la 4 februarie 1961, p.12. Decretul de conferire nu a fost dat publicității.
5. S.A.M., fond 813, dosar 1, f.67. Familia nu mai posedă brevetul de decorare și nici însemnul. Situația aceasta este identică pentru toate decorațiile românești și străine conferite căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu pentru fapte de arme în anii 1942-1945. Pentru detalii vezi lucrarea Ion Safta ș.a., *Decorații românești de război, 1860-1947*, Editura Universitaria, București, 1993, 170p. (Album poliglot cu planșe color, după care am reprodus și noi decorațiile prezentate în lucrarea de față).
6. Ibidem, dosar 2, f. 64.

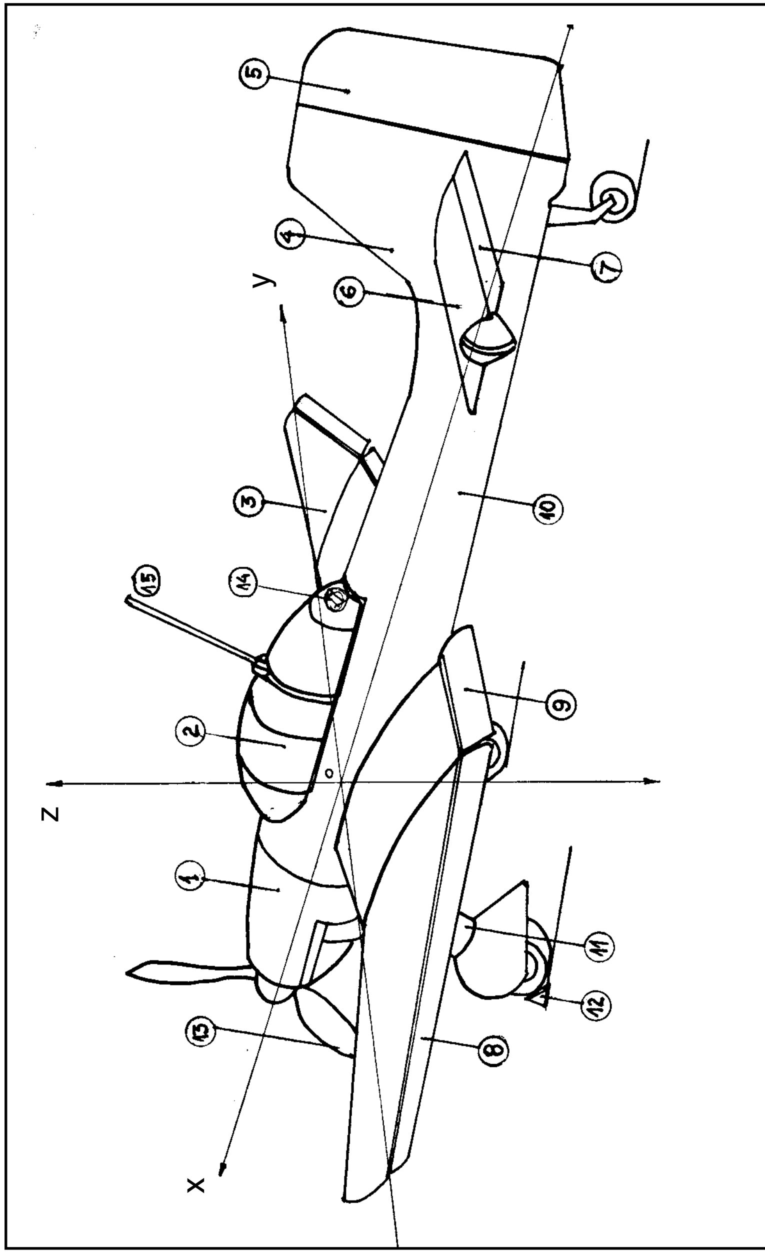
GLOSAR
cu termeni și expresii specifice din aviație care s-au folosit în text*)

● **Avionul** -sistem tehnic complex compus din subsistemele: a) structura avionului; b) sistemul de propulsie; c) echipamente și aparate de bord; d) echipamente speciale (armamentul de bord etc.). Elemente componente: aripa, fuzelajul, ampenajele, trenul de aterizare, sistemul de propulsie, sistemul de comenzi, dispozitive diverse etc. În zbor dispune de șase grade de libertate: trei rotații și trei translații. Sistemul de forțe care acționează asupra avionului în zbor: **forța de greutate** (atracția exercitată de Pământ); **forța de tracțiune** (dată de sistemul de propulsie, numit și grupul motor-propulsor, format de regulă, la avioanele de tip clasic, din motorul cu piston și elicea care, prin rotire, produce forța de tracțiune); **forțele aerodinamice** (care iau naștere datorită înaintării avionului prin aer); **alte forțe** (forțele de frecare, la contactul cu solul etc.). Modul cum își fac echilibrul aceste forțe determină și caracterul mișcării. La rândul ei, mișcarea este caracterizată, în orice moment, de viteza pe traiectorie, de mărimea și direcția acesteia. Evoluțiile avionului: a) evoluții uniforme: **zborul orizontal**; **zborul în urcare**; **zborul planat**; b) evoluții neuniforme: în plan orizontal -**virajul**; în plan vertical (planul de simetrie) -**picajul** (coborârea); **șandela**; **loopingul**; **immelmannul**; **răsturnarea**; **ranversarea**; **tonoul** (dubla răsturnare); în apropierea solului -**decolarea**; **aterizarea**. Tipurile constructive ale avioanelor (aeronavelor) sunt, în general, după destinația acestora: de transport (pasageri, mărfuri etc.); de luptă (vânătoare, bombardament, observație etc.) ș.a. Elementele (generale) componente ale unui avion (pe silueta avionului **Junkers Ju. 87**, în fig.) sunt: 1-fuzelajul anterior; 2-cabina (carlinga); 3-aripa; 4-deriva; 5-direcția; 6-stabilizator; 7-profundor; 8-eleron; 9-flaps; 10-fuzelaj posterior (coada avionului); 11-tren aterizare (două roți în față, roată în spate); 12-cală; 13-elice (tri-pală); 14-mitraliera de bord (spate); 15-antena radio; 0-centrul de greutate; x, y, z -axele avionului. La avionul **Ju. 87**, armamentul de bord (două mitraliere, tun) este fixat sub planuri (aripă), iar bombele sunt acroșate sub fuzelaj și sub aripi; trenul de aterizare-neescamotabil (pentru mărirea rezistenței la aterizare pe terenuri diverse).

●**Ampenajele avionului** - componente (organe) care asigură **echilibrul** și **stabilitatea** avionului în timpul zborului și **manevra** acestuia în plan ori-

----

*) Majoritatea termenilor și expresiilor se referă la aerodinamica avionului. S-a folosit lucrarea, N. Florescu, *Aerodinamica avionului*, Scrisul Românesc, Craiova,1984.



Avionul Junkers Ju.87D. Părțile componente.

zontal, cât și în plan vertical, astfel: a) ampenajul orizontal (format din **stabilizator** ca parte fixă și **profundor** ca parte mobilă) asigură echilibrul și stabilitatea longitudinală a avionului și comanda acestuia în plan vertical; b) ampenajul vertical (format din **derivă** ca parte fixă și **direcția** ca parte mobilă) asigură stabilitatea de drum a avionului și comanda lui în plan orizontal. Împreună cu aripioarele (**eleroanele**) și compensatoarele aerodinamice (la avioanele moderne) formează organele de comandă ale avionului.

● **Anvergura** (deschiderea aripei) -lungimea totală a aripei avionului în metri.

● **Aterizarea** -evoluție neuniformă prin care avionul este adus la sol în condiții de securitate deplină. Etape: a) **planarea** -porțiunea rectilinie a traiectoriei înclinată față de orizont cu un anumit unghi (atât panta cât și viteza avionului sunt aproximativ constante); b) **redresarea** -etapa în care viteza verticală de coborâre este micșorată până la zero și avionul este adus în zbor orizontal; c) **filarea** -etapa în care se continuă zborul avionului până în momentul contactului cu pista (viteza avionului continuă să scadă, iar portanța a devenit mai mică decât greutatea, începe o lansare ușoară (parașutare) pentru ca după o „plutire" scurtă să se producă contactul cu pista); d) **rularea** (rulajul) -etapa care începe din momentul în care avionul a pus roțile pe pistă (teren) și se termină când acesta se oprește complet. **Aterizarea forțată** are loc în condițiile când cele patru etape sunt comprimate și siguranța aterizării este compromisă din diverse cauze (incendiu la bord, pană de motor etc.).

● **Autonomia de zbor** -durata maximă pe care poate să o aibă un avion în zbor neîntrerupt, de la decolare până la aterizare. Se măsoară în ore. Depinde, în principal, de rezerva de combustibil existentă la bordul avionului. La avioanele de transport (azi), autonomia de zbor poate depăși 18-20 ore.

● **Aripa avionului** -organul principal, care creează forța portantă necesară menținerii avionului în aer și evoluției acestuia în spațiul tridimensional. Are diferite **profile** (secțiunea aripii într-un plan paralel cu planul de simetrie al avionului) și **forme** (în planul orizontal -aripa dreaptă, aripa în săgeată etc.), pe baza cărora se obțin, sub raport constructiv, diferite efecte aerodinamice.

● **Bond(t)** -evoluție la aterizare, care nu respectă etapele prevăzute și care constă în izbirea solului cu roțile trenului de aterizare, situație care poate duce la ruperea avionului (prin izbire sau răsturnare).

● **Cală** -dispozitiv mecanic special care se plasează sub roțile avionului pentru a opri înaintarea acestuia când se încearcă grupul motor propulsor sau înainte de decolare.

● **Coechipier** (avion coechipier) -la zborul în formație, de regulă la zborul în celulă (două avioane).

● **Decolarea** -evoluție neuniformă prin care avionul se desprinde de sol și ia înălțimea necesară pentru a dezvolta o altă evoluție în deplină siguranță. Etape: a) **rularea și accelerarea** avionului pe sol -etapă în care se

micșorează reacțiunea solului datorită creșterii portanței avionului; b) **desprinderea de sol**; c) **zborul accelerat în palier** -etapă obligatorie pentru a mări viteza avionului la valoarea necesară în etapa de urcare; d) **urcarea** -etapă în care viteza pe traiectorie crește continuu, atingând valoarea ei maximă la circa 50-70 m înălțime (după escamotarea trenului de aterizare etc.). În general, avioanele de luptă din timpul celui de-al doilea război mondial nu aveau trenul de aterizare escamotabil (era fix, rigid, nu se putea plia/introduce în aripa avionului).

● **Deraparea** -evoluție prin care are loc o deplasare laterală a avionului cu efecte negative la contactul cu solul, din diferite cauze. În limbaj curent: derapajul avionului.

● **Formație** (zborul în formație) -evoluție aeriană în care avioanele pot fi grupate astfel: două -zbor în **celulă**; patru -zbor în **patrulă**; mai multe (de regulă, douăsprezece) -zbor în/cu **escadrilă** ș.a.

● **Forța de tracțiune** -forța de înaintare a avionului în aer, creată de sistemul de propulsie (motorul) avionului; este singura forță creată, celelalte forțe iau naștere datorită evoluției avionului (forțele aerodinamice), atracției gravitaționale (forța de greutate), contactului cu solul (forțele de frecare) etc.

● **Furătură** (în limbaj curent) -evoluție la aterizare sau la decolare când, din diferite cauze, avionul nu poate fi menținut pe direcție.

● **Glisadă** (în limbaj curent) -alunecare pe aripă sau evoluție în care se comprimă etapele aterizării pentru ca aceasta să se realizeze într-un teren (pistă) scurt.

● **Hobană** -dispozitiv mecanic rigid (tija, etc) pentru mărirea rezistenței aripilor la avioanele biplane (I.A.R. 37 etc.).

● **Immelmannul** (semibucla) -evoluție cu câștig de înălțime și cu schimbarea direcției de zbor cu 180^0; la sfârșitul primei jumătăți a buclei pilotul întoarce avionul în poziție normală de zbor.

● **Loopingul** -evoluție curbilinie în plan vertical, care în prima parte se face cu câștig de înălțime; buclă în care avionul execută un „viraj" complet în planul său de simetrie.

● **Maniabilitate** (în limbaj curent-maniabilități) însușirea/proprietatea avionului (din punct de vedere al construcției acestuia) de a-și modifica regimurile de zbor după voința pilotului (avionul „urmează" manșa), adică de a răspunde la comenzi. Pilotul apreciază bracajul (mișcarea, rotirea, înclinarea) suprafețelor de comandă (profundor, direcție, eleroane) după eforturile fizice depuse la comenzi (**manșă** -la mâna dreaptă, **paloniere** -la ambele picioare). Avioanelor de luptă, în special, li se asigură o maniabilitate ridicată, întrucât prin diferite evoluții acrobatice (virajul, șandela, loopingul, ranversarea etc.) pilotul poate angaja eficient lupta aeriană, bombardamentul în picaj, evitarea tirului artileriei antiaeriene inamice etc. Brevetarea piloților de război vizează, în principal, examinarea riguroasă a acestora în evoluțiile de acrobație aeriană (care la mitingurile aviatice oferă spectatorilor neavizați emoții puternice).

● **Picajul avionului** -evoluție executată în plan vertical cu pierdere de înălțime. Etape: a) introducerea avionului în picaj; b) picajul propriu-zis; c) redresarea (scoaterea avionului din picaj). Prima și ultima etapă sunt evoluții pe traiectorii curbilinii, iar picajul propriu-zis este o evoluție pe traiectorie rectilinie. Porțiunea rectilinie a avionului aflat în picaj este folosită de piloții de pe avioanele de bombardament în picaj pentru vizarea țintelor (obiectivelor terestre), înaintea lansării bombelor sau pentru executarea tirului cu armamentul de bord. In principiu, picajul se aseamănă cu planarea, dar panta traiectoriei se execută sub un unghi mare (unghiul de picaj). Pilotul distinge între planare și picaj, întrucât în această din urmă evoluție viteza avionului crește intens în timp pe toată durata picajului. Intrarea avionului în picaj se face din zborul orizontal, prin împingerea manșei în față. În urma acestei comenzi, avionul capătă un moment transversal care îi micșorează unghiul de incidență, portanța scade și avionul se înscrie pe o traiectorie înclinată față de orizontală. Procedeul acesta este, de regulă, evitat, întrucât prin scăderea portanței avionului scade și factorul de sarcină (suprasarcina) și se produc senzații neplăcute (amețeală, pierderea vederii, așa numitul „vălul negru" etc.). Se utilizează procedeul introducerii avionului în picaj din viraj: mai întâi avionul se înclină pe o aripă (dreapta, stânga), după care se dă comanda pentru înscrierea în picajul propriu-zis. Avioanele **Junkers 87** au fost special construite pentru bombardamentul în picaj, având frâne aerodinamice automate, întrucât picajul se realiza la verticală (unghiul de picaj: 90^0) pentru mărirea preciziei în bombardarea obiectivelor terestre fixe.

● **Plafonul avionului** -înălțimea maximă până la care avionul poate urca și la care se mai poate menține în zbor orizontal; are loc atunci când viteza ascensională este egală cu zero.

● **Portanță** (forța portantă sau forța de sustentație) -forța aerodinamică care ia naștere în timpul zborului și este perpendiculară pe direcția curentului de aer incident (forță rezultantă a unor forțe de presiune „distribuite" pe toată suprafața aripii; **aripa este organul principal al avionului care creează forța portantă**). Avionul se menține în aer datorită portanței (forța care „împinge" în sus avionul).

● **Ranversarea** -evoluție cu întoarcere de 180^0 pe o direcție paralelă cu direcția inițială; ea este o combinație între șandelă și picaj: avionul, din zbor orizontal, este „tras" într-un zbor în urcare și, înainte ca acesta să atingă viteza de evoluție, este răsucit în planul mișcării cu 180^0 și introdus în picaj pe o pantă identică cu cea pe care a urcat, după care, este redresat în zbor orizontal pe o traiectorie paralelă cu cea inițială.

●**Raza (maximă) de zbor** -distanța maximă pe care poate să o atingă un avion, cu rezerva de combustibil existentă la bord, astfel încât să se înapoieze și să aterizeze de unde a decolat. Se măsoară în kilometri. Caracteristică importantă la avioanele de luptă.

● **Razmot** -evoluție la mică înălțime și cu viteză maximă la verticala obiectivului vizat; ea este considerată, de regulă, abatere de la disciplina zborului, întrucât pune în pericol viața pilotului și integritatea avionului.

● **Răsturnarea** -evoluție acrobatică de luptă cu pierdere de înălțime; are loc răsturnarea avionului pe o aripă cu trecerea ulterioară în picaj (se execută o semibuclă în sens invers: din zbor orizontal, avionul este întors pe spate, după care, în această poziție, el execută un picaj pe spate, un picaj la verticală și o redresare ca dintr-un picaj obișnuit).

● **Rezistența la înaintare** (forța de rezistență la înaintare) - forța rezultată la deplasarea (evoluția) avionului în aer; ea ia naștere concomitent cu forța portantă, după cum, în mecanica clasică, deplasarea unui corp este frânată de forța de frecare; rezistența la înaintare a avionului fiind produsă de: fuzelaj, trenul de aterizare, ampenaje, diferitele elemente acroșate de fuzelaj sau aripă (bombe etc.) trenul de aterizare neescamotabil (**Junkers Ju. 87** etc.) sporește substanțial rezistența la înaintare.

● **Suprasarcina** -forță (sistem de forțe) care acționează asupra avionului (și pilotului, a celorlalți membri ai echipajului) la evoluții neuniforme (accelerate, întârziate, curbilinii) ale acestuia, producând efecte de „îngreunare" (la urcare) sau „ușurare" (la coborâre) pe o durată egală cu timpul cât viteza variază (de la zero la o valoare maximă în urcare și invers la coborâre). Organismul uman poate suporta, în condiții relativ bune, suprasarcinile care acționează asupra lui dinspre piept către spate sau dinspre bazin către cap; durata de acțiune a suprasarcinilor nu trebuie să depășească câteva secunde; ele trebuie să crească și să descrească progresiv, caracterul brusc al variațiilor producând șocuri insuportabile pentru organismul uman. Suprasarcinile pot fi negative, zero sau pozitive, în funcție de forțele (portanța, tracțiunea, rezistența la înaintare) care domină asupra avionului supus greutății sale (forța gravitațională). Cel mai greu de suportat de către pilot este suprasarcina negativă. Aceasta se înregistrează în evoluțiile în plan vertical la valori negative ale forței portante (zborul pe spate etc.) și este repercutată la creier și, prin aceasta, asupra organelor de simț vitale pentru organismul uman („vălul negru" la ochi etc.).

● **Șandela** -evoluție acrobatică de luptă cu câștig de înălțime; constă dintr-o urcare pe o pantă mult mai abruptă decât cea care se practică într-un zbor de urcare obișnuit; permite atingerea unui anumit plafon într-un timp scurt; este o evoluție în plan vertical, fără a fi socotită ca inversă picajului.

● **Tonoul** (dubla răsturnare) -evoluție care constă în răsucirea avionului în jurul axei sale longitudinale și revenirea la direcția de zbor avută inițial. Tipuri de tonou (azi): simplu (cu rotirea de 360^0); dublu (720^0); un tonou și jumătate (540^0). Mai pot fi (față de panta traiectoriei): orizontale; în urcare (la avioanele cu propulsie reactivă).

● **Virajul** -evoluție în plan orizontal pe o traiectorie curbilinie, cu viteză constantă, cu unghi de incidență invariabil, cu înclinare constantă și fără

alunecare sau derapare; ca urmare, raza de viraj va fi constantă, iar traiectoria -o circumferință. Cu virajul încep și se încheie foarte multe evoluții ale avionului, fapt pentru care în sistemul de pregătire al piloților se insistă pe **virajul corect**.

● **Virajul de luptă** -evoluție tipică în acțiunile aeriene (luptă aeriană, asalt, bombardament în picaj etc) în care avionul este accelerat în zbor orizontal până atinge viteza maximă, după care este „tras" într-un zbor în urcare, concomitent cu o înclinare executată pe partea virajului (dreapta, stânga). După întoarcerea cu 180^0, avionul își continuă drumul în zbor orizontal într-o direcție opusă celei inițiale însă la o altitudine mai mare, câștigată în urma evoluției executate; este o combinație între viraj și șandelă, traiectoria rezultată în timpul evoluției fiind o curbă în spațiu ca o serpentină. Pentru curbarea traiectoriei în plan orizontal, avionul trebuie înclinat în partea în care se execută manevra; **se folosește cu efecte notabile atât la intrarea la atac, cât și la ieșirea din zona de foc a inamicului**. Majoritatea instantaneelor foto din timpul celui de-al doilea război mondial îi surprind pe piloți la sol cum explică, folosindu-se de palmele mâinilor, virajele de luptă executate în diferite situații. Stăpânirea tehnicii virajului de luptă rămâne un deziderat al oricărui aviator pilot militar; unii dintre aceștia devin „artiști" în executarea virajelor de luptă.

● **Vria avionului** -evoluție verticală, extrem de complexă, în care avionul se rotește și în jurul celor trei axe ale sale, iar centrul său de greutate (unde, de regulă, se află scaunul pilotului) descrie o traiectorie în formă de spirală foarte strânsă, ca o serpentină, cu pierderea înălțimii de zbor; deși (azi) se poate face deliberat, intrarea avionului în vrie (vrilă -termen vechi) este de nedorit, întrucât fenomenul de autorotație (determinat de parametrii constructivi ai avionului) nu mai poate fi stăpânit la unele greșeli de tehnica pilotajului (care au adus avionul în vrie).

● **Vizibilitate** -distanța maximă (în metri) până la care poate fi văzut cu ochiul liber un obiect (reper de la sol) în condițiile atmosferice date (senin, ceață, ploaie etc.).

● **Zborul fără vizibilitate** -evoluție a avionului în condiții atmosfeerice fără vizibilitate; zborul avionului numai cu ajutorul aparaturii de la bord (busolă, altimetru, radio etc.).

● **Zborul orizontal** -evoluție a avionului pe o traiectorie rectilinie, orizontală și cu viteză constantă.

● **Zborul planat** -evoluție prin care avionul are o traiectorie rectilinie de coborâre și viteză constante.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

1. Izvoare

a) Arhive:

• *Arhivele Naționale ale României. Direcția Arhivelor Istorice Centrale*, fondurile: Președinția Consiliului de Miniștri. Cabinetul Militar al Mareșalului Ion Antonescu.

• *Arhivele Naționale ale României. Direcția Județeană Buzău*, fondurile: Colegiul Liceal „B. H. Hasdeu"; Starea Civilă; Școala primară nr.2.

• *Serviciul Arhivistic Militar* (fost: *Arhivele Militare Române*), fondurile: Marele Stat Major; Statul Major al Aerului; Comandamentul Forțelor Aeriene; Corpul Aerian Român; Flotila 3 Bombardament; Grupul 3 Stuka; Grupul 3 Bombardament Ușor; Grupul 8 Asalt Picaj.

• *Arhiva Muzeului Militar Național*, fondul Documentare (Periodice; Carte militară).

• *Arhive private* (Cristian Crăciunoiu; Dan Antoniu).

• *Arhiva familiei Mircea T. Bădulescu.*

b) Anuare, documente oficiale:

• *Anuarul ofițerilor activi din Aeronautică și Marina Regală Română pe anul 1939*, Ministerul Aerului și Marinei. Serviciul Personalului, București, 1939, 220+138 p.

• *Anuarul ofițerilor activi din Aeronautică pe anul 1944*, Ministerul de Război. Subsecretariatul de Stat al Aerului. Serviciul Personalului, București, 1944, 832p.

• *Atlas de semne convenționale aeronautice*, Ministerul de Război. Subsecretariatul de Stat al Aerului. Secția 5-a, București, 1942, 60p.

• BĂDULESCU, MIRCEA T., *Carnet de zbor* (1940-1950), 94 file (84 file completate).

• *Carnet cu siluetele avioanelor în serviciu în U.R.S.S., Anglia și S.U.A.*, Ministerul de Război. Marele Stat Major, secția 5-a, București, 1943, 160p.

• *Monitorul Oficial, Partea I. Legi, Decrete*, anii 1941-1949 (înaintări în grad, decorații).

• *Tratat de pace între România și Puterile Aliate și Asociate. Semnat la Paris la 10 februarie 1947*, Ministerul Regal al Afacerilor Streine, București, 1947, 96p.

c) Volume de documente, dicționare, enciclopedii:

• BERNAGE, GEORGES, DE LANNOY, FRANÇOIS, *Dictionnaire historique. La Luftwaffe. La Waffen-SS, 1939-1945*, Editions Heimdal, Paris, 1998, 480p. (p.116-147, Les Stukas).

• CANDREA, I.-AUREL, ADAMESCU, GH., *Dicționarul enciclopedic ilustrat „Cartea Românească"*, Editura Cartea Românească, București, 1931, 1950p.

• DOBRE, FLORICA, DUȚU, ALESANDRU, *Campania din Est în Ordine de zi, 1941-1944*, vol. 4 (*Golgota Estului. De la Stalingrad și din Caucaz la Prut, 1942-1944*), Editura Vasile Cârlova, București, 1997, 256p.

• *Documente din istoria militară a poporului român, 13 mai 1945-31 decembrie 1947*, Editura Militară, București, 1988, 560p.

• DUȚU, ALESANDRU, DOBRE, FLORICA, LOGHIN, LEONIDA, *Armata Română în al doilea război mondial (1941-1945). Dicționar enciclopedic*, Editura Enciclopedică, București, 1999, 400p.

• NICOLESCU, VALERIU, *Buzău-Râmnicu Sărat. Oameni de ieri, oameni de azi*, vol. 2, parta a doua, Editura Evenimentul Românesc, București, 2001, 638p. (p.27-28, *Bădulescu, Mircea T.*).

• PREDESCU, LUCIAN, *Enciclopedia României „Cugetarea". Material românesc. Oameni și înfăptuiri*, Editura Cugetarea-Georgescu Delafras, București, 1940, 960p. Ediție anastatică: Editurile Saeculum și Vestala, București, 1999.

d) Memorii, jurnale:

• *Aviația română în luptă pe frontul de Est și în apărarea teritoriului. Documente, memorii, amintiri și comentarii*, vol. 2 (*1 ianuarie 1943-23 august 1944*), Editura Fast Print, București, 1994, 540p. (p.246-250, *Grupul 3 Ju.87 Stukas*; p.435-436, *Căpitan aviator Mircea Bădulescu-Gicu*, medalion).

• AVRAM, VALERIU, *Aviația de asalt. Documente și memorii. Grupul 8, 1943-1945*, Editura Modelism Internațional, București, 1994, 32p. (Seria „Restituiri").

• CHERECHEȘ, IOAN, *În căutarea eroilor*, Editura Albatros, București, 1981, 302p. (p.206-217, *O misiune de onoare*, din 13 ianuarie 1945 -căpitan aviator Mircea Bădulescu).

• DOBRAN, IOAN, *Jurnalul locotenentului Dobran*, Editura Modelism, București, 1998, 208p. (Seria "Așii Aviației Române", 3).

• MARANDIUC, CORNEL, *Inimi cât să cuprindă cerul patriei*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1985, 414p. (p.292-298, 325-326, 337-339, nominalizarea căpitanului aviator Mircea Bădulescu în acțiunile militare din anii 1944-1945).

• MARANDIUC, CORNEL, *Cavalerii bimotoarelor de asalt*, Editura Modelism, București, 2000, 448p. (p.365-372, relatare despre acțiunile de luptă conduse de căpitanul aviator Mircea Bădulescu pe frontul de Vest).

• MARIN, ANTON, *Aripi în furtună*, Editura Militară, București, 1979, 332p. (p.213-219, relatare despre căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu).

• STĂNESCU, MIRCEA, *Cutezanță și jertfă*, f. ed., București, 1988, 246p. (p.154-190, 209-210, relatarea acțiunilor de luptă conduse de căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu pe frontul de Vest).

e) Periodice:

• „Aripi Românești" (10 nov. 1942-20 sept. 1944).
• „Curentul" (anii 1943-1944).
• „Magazin Aeronautic" (20 aug. 1941-5 oct. 1942).
• „Magazin istoric" (anul 1969).
• „Revista Aeronauticei" (anii 1944-1945).
• „Revista Aeronauticei și Marinei" (anii 1944-1945).
• „Revista de Istorie Militară" (anii 1995-2001).
• „Timpul" (anii 1943-1944).
• „Zburătorii României" (anul 1945).

2. Lucrări generale:

• AXWORTHY, MARK, SCAFEȘ, CORNEL, CRĂCIUNOIU, CRISTIAN, *Third Axis, Fourth Ally. Romanian Armed Forces in the European War, 1941-1945*. London, Arms and Armour Press, 1995, 368p.

• BUZATU, GHEORGHE, *România și războiul mondial din 1939-1945*, Centrul de Istorie și Civilizație Europeană, Iași, 1995, 476p.

• CHIRNOAGĂ, General PLATON, *Istoria politică și militară a Războiului României contra Rusiei Sovietice, 22 iunie 1941-23 august 1944*, Editura Carpați-Traian Popescu, Madrid, 1965, 482p.

• *Colegiul Liceal „B. P. Hasdeu". Monografie (1867-1997)*, Buzău, 1997, 180p.

• CONSTANTINIU, FLORIN, DUȚU, ALESANDRU, RETEGAN, MIHAI, *România în război, 1941-1945. Un destin în istorie*, Editura Militară, București, 1995, 334p.

• DUȚU, ALESANDRU, *Între Wehrmacht și Armata Roșie. Relații de comandament româno-germane și româno-sovietice, 1941-1945*. Editura Enciclopedică, București, 2000, 358p.

• de SAINT-EXUPÉRY, ANTOINE, *Zbor de noapte. Pilot de război*. Traducere de Ion Caraion, Editura pentru Literatură Universală, București, 1968, 275p. (Colecția „Meridiane", 45).

• *Golgota Estului (iulie 1942-martie 1944)*. Coordonator: Alesandru Duțu. Autori: Ilie Culișniuc-Olaru, Alesandru Duțu, Teofil Oroian, Alexandru Oșca, Petru Otu, Aurel Pentelescu, Jipa Rotaru, Mihai Vasile-Ozunu, Editura Fundației Culturale Române, București, 2000, 416p.

• HILLGRÜBER, ANDREAS, *Hitler, Regele Carol și Mareșalul Antonescu. Relațiile germano-române* (1938-1944), Editura Humanitas, 1994, 432p.

• IONESCU, DIMITRIE GH., *Istoria orașului Buzău din cele mai vechi timpuri până astăzi*, Editura Litera, București, 1979, 246p.

• OPRESCU, PETRE N., *Orașul Buzău. Îndrumătorul cetățeanului (Nomenclatura străzilor)*, Buzău, 1936, 132p.

• ROTARU, JIPA, OROIAN, TEOFIL, ZODIAN, VLADIMIR, MOISE, LEONIDA, *Hitler, Antonescu, Caucazul și Crimeea. Sânge românesc și german pe frontul de Est*, Editura Paideia, București, 1998, 250p. (Colecția Paideia Științe-Seria Istorie).

3. Lucrări speciale

• *Aripi românești. Contribuții la istoricul Aeronauticii*, Editura Militară, București, 1966, 272p. (p.134-138, 159-164, 177-179, 182-206, 213-228, despre activitatea aviației de bombardament în picaj -Escadrila 74 Stuka, comandată de locotenent aviator Mircea Bădulescu).

• FLORESCU, NICOLAE, *Aerodinamica avionului*, Editura Scrisul Românesc, Craiova, 1984, 364p. (p.246-251, Picajul avionului).

• *Istoria Aviației Române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, 744p. (p.280-356; 298, 300, 310, 312, 333, 349, despre acțiunile de luptă conduse de locotenentul aviator Mircea Bădulescu, comandantul Escadrilei 74 Bomb. Picaj).

• GUDJU, ION, IACOBESCU, GHEORGHE, IONESCU, OVIDIU, *Construcții aeronautice românești, 1905-1970*, Editura Militară, 1970, 334p.

• MUNSON, KENNETH G., Aircraft of World War two, New York, 1969, 256p.

• PENTELESCU, AUREL, *Acțiunile desfășurate de Aeronautică*, în vol. *Golgota Estului* (iulie 1942-martie 1944), Editura Fundației Culturale Române, București, 2000, p.287-328.

• ROBA, JEAN-LOUIS, CRĂCIUNOIU, CRISTIAN, *Romanian Black Hussars. Grupul 3 Picaj*, Modelism International, Bucharest, 1998, 96p. (Avec resumé français).

• STOIAN, DAN, *Pumnul țării. Grupul 5 Bombardament*, Editura Modelism, București, 1999, 288p. (p.203-208, acțiunea militară din 13 ianuarie 1945 de la Budapesta).

• ȚARĂLUNGĂ, ION, *Căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu*, în „Revista de Istorie Militară" nr. 3(31), 1995, p.49-51; nr.4-5(32-33), 1995, p.77-84.

THE DESTINY OF A FLYER.
The Captain aviator Mircea T. Bădulescu
(1917-1967)

SUMMARY

The monograph *The destiny of a flyer* is based on an extensive and systematic research in the archives, libraries and on the spot. It is dedicated to the life and activity of a valiant officer of the Romanian Army, who fought during the Second World War-the Captain aviator Mircea T. Bădulescu, distinguished with the "Mihai Viteazul" Military Order with swords, the "Aeronautics Virtue" Order in the ranks of Golden Cross, Knight, Officer and Commander, as well as with the "Iron Cross", 1st and 2nd grades, German, for exceptional acts of bravery during his missions on the battlefront.

The Captain aviator Mircea T. Bădulescu was an ace of the Romanian dive bombarding air force "Stuka", having 175 war missions on the Eastern battlefront, during 1942-1944, and 105 war missions on the Western front, during 1944-1945. He fought within the well-known Romanian Air-Force Groups - the Dive Group 3, on the battlefronts of Kuban, Melitopol and Crimea, and within the Assault-Dive Group 8, on the battlefront of Transylvania, Hungary and Czechoslovakia, as an Officer -war pilot and Commander of Dive Bombarding Air Squadron. He spent his most beautiful youth years, from the age of 25 to 28, on the battlefront, where he did his duty in excess for his country, as a citizen and officer of the Romanian Army. He was a war pilot of exception, endowed with calm, tenacity, prompt and exact judgment, proving remarkable character, being loved and respected by his comrades in arms as well.

During the period he was a Commander on the battlefront, the Captain aviator Mircea T. Bădulescu benefited, from the part of his chiefs and superiors, by eulogistic appreciations according to his acts of bravery, which were registered in the yearly qualification pages (notes) of service.

Here are some excerpts: "He is a young element, but a serious one, with a lot of work power. A very good high flyer, disciplined and tidy. Worth standing military skills, remarkable moral qualities. He proved to be a very good, courageous and tenacious fighter with a lot of spirit of sacrifice on the battlefront. During the air raids he performed, he obtained very good results". (Commander of the Romanian Air Corps 1, General Aviator *Emanoil M. Ionescu*, October 31st 1943, Eastern battlefront); "The flying officer Bădulescu Mircea is an enterprising person, an indefatigable and perfect expert of the

dive-bombarding techniques. He was a very good example for the pilots of his squadron, being always at the head of its unit in the most difficult missions. By his qualities, he brought an immense

Contribution to the rise of the Romanian Army glory". (Commander of the Fighting Aircraft, Commander Aviator *Anton Mărășescu*, June 1st 1945, after the end of the war in Europe); "Always the first one on his duty, he is a living example within his unit, both as regards his education and profession. Having plenty of calm and sense of tact, extremely conscientious, with a very developed sense of duty, all these make that the Pilot Officer Bădulescu Mircea be an important pawn in this Group. I cannot have but compliments for this young Officer". (Commander of the Dive Group 3 "Stuka", First lieutenant Commander Aviator *Galeno Francisc,* October 31st 1943, on the battlefront of Crimea); "He performed 230 dive bombarding missions, facing directly the enemy, obtaining exceptional results, showing courage, spirit of abnegation and sacrifice. As a volunteer during the most difficult missions, courageous, having remarkable military attributes, he represented a sublime example of sacrifice, valiance and sympathy for his Nation's fight against the enemy." (Commander of the Assault-Dive Group 8, Captain aviator *Ioan Eftimopol*, February 17th 1945, on the Western battlefront).

The Captain aviator Mircea T. Bădulescu was born on November 1st 1917 in Buzău town, in a modest family of four children. At the age of ten, he became motherless, his father, -a tailor-, did not remarry, being preoccupied with the education of his children. Mircea T. Bădulescu attended the primary school (five forms) in his native town, as well as eight secondary school forms (scientific section) at "Bogdan Petriceicu Hasdeu" High School of Buzău, promoting with good results all study years. He passed the school-leaving examination in the session of June 1938. Since the autumn of 1939, for a period of two years, he attended the Air Force Officers School at Cotroceni - Bucharest, being advanced to the Pilot Officer rank on May 10th 1941. Subsequently, he attended improvement courses of flight, being patented as a war pilot. He was a combatant on the battlefront, facing directly the enemy, since August 1942 until May 12th 1945, fighting as an officer war pilot and aero observer in the Cotul Donului, on the *I.A.R.37* plane, and since June 1943 until the end of the war in Europe, only on the dive bombarding plane *Junkers Ju.87*, as a war pilot during the air force military missions in Kuban, Melitopol, Crimeea, the inferior flow of Danube, Transylvania, Hungary and Czechoslovakia. He served within the operative effectives of the Romanian Army during 12 years, of which ten as an Officer aviator, since September 1939 until October 1951, when, at the age of thirty-four, he was put in reserve on political criteria (he fought against the Soviet Union and his wife was the daughter of a landlord expropriated in 1945 and 1949 by the agrarian reform), as well as many of his comrades in arms, without any pecuniary rights and a secured place of work.

His elimination from the Army at an early age, without having any other profession than that of military pilot, officer, which ensured the existence to him and his family (a wife and a child) represented, during the difficult and troubled period after the Second World War, a real traumatism, that completely changed his life, becoming embittered, without, nevertheless, modifying his moral qualities: his altruism, goodness, esprit of corps, a tender concern for his family and, especially, for his son, Doru-Laurian, who he considered to be the supreme realization of his life. Showing a will worthy of envy, came to maturity during the severe period of the war and with the memory of a youth deprived of the goodness and warmth of a mother, he restarted from the beginning, breaking the deadlock only in a few years. He attended during five years, concurrently with his professional activities, the classes by correspondence of the Institute of Economic Sciences (today, the Academy of Economic Sciences) of Bucharest, becoming an economist, with a license diploma in agrarian economy. As an economist and Head of Department (during the last period of his professional activity) at the Regional Trust Gostat Ploiești, he distinguished himself by his perfect spirit of organization, conscientiousness and discipline worthy of being followed. He deceased unexpectedly, on duty, in a railway accident, near the Nucet-Târgoviște locality, on June 19th 1967, only a few months before reaching the age of fifty.

This work *The destiny of a flyer* reconstitutes the biography of the Captain aviator Mircea T. Bădulescu and benefits of important evidence from his wife, Mrs. Polixenia (Paula) Bădulescu, as well as of a touching foreword, *To the memory of my father*, written by his son, Mr.Doru-Laurian Bădulescu, senator. Prof. Dr. Ioan-Mircea Pașcu, Minister of National Defence of Romania, signs a vibrating *Argument* on the first page of the volume, with positive receptions on the approached subject and congratulations for the initiators and hard-workers of this project.

The fundamental text of the work *The destiny of a flyer* was divided into seven chapters which develop, on chronological criteria, the periods of life and the activity of the Captain aviator Mircea T. Bădulescu (1917-1967), emphasizying especially the period during which he was an officer of the Romanian Army and a combatant on the battlefront. A corpus of more than forty documents, original in their majority, on the Captain aviator Mircea T. Bădulescu, was added to the initial text. At the same time, there were added several annexes, a glosary of specific air force terminology, as well as the used bibliography (on a selective basis).

The work *The destiny of a flyer* appears in the year when it is celebrated 85 years from the birth of Captain aviator Mircea T. Bădulescu, a hero of the Romanian Air Force during the period of the Second World War.

The author, Aurel Pentelescu (born in 1939) is a Commander aviator at retreat, Doctor of Military Science and Art, specialisation Military History, specialist in the history of the Second World War, Aeronautics field, having volumes and studies in the field, a member of the Romanian Commission of Military History, distinguished with the Great Prize "Mihai Viteazul" of the "Review of Military History" (2001) for the volume "The Golgotha of the East" (co-author), Romanian Cultural Foundation Publishing House, Bucharest, 2000.

Translation into English by: Ms.Mirela Pentelescu

LE DESTIN D'UN VOLANT.
Le Capitain aviateur Mircea T. Bădulescu
(1917-1967)

Résumé

La monographie *"Le destin d'un volant"* est fondée sur une vaste et systématique recherche dans les archives, bibliothèques et sur les lieux. L'ouvrage est dédié à la vie et l'activité d'un vaillant officier de l'Armée roumaine, combattant pendant la période de la Deuxième Guerre Mondiale - le Capitain aviateur *Mircea T.Bădulescu,* distingué avec l'Ordre militaire "Mihai Viteazul" à épées, l'Ordre "La Vertu Aéronautique" dans les grades la Croix d'Or, Chevalier, Officier et Commandeur, ainsi qu'avec la "Croix de Fer", 1-er et 2-ème degrés, allemand, pour ses faits d'armes exceptionnels pendant les missions sur le front.

Le Capitain aviateur Mircea T. Bădulescu a été un as de l'aviation roumaine de bombardement de vol en piqué "Stuka", ayant 175 missions de guerre sur le front d'Est, pendant les années 1942-1944, et 105 missions de guerre sur le front d'Ouest, pendant les années 19944-1945. Il a lutté dans les célèbres groupes roumains d'aviation - le Groupe de vol en piqué 3, sur les fronts de Kiban, Melitopol et Crimée, et le Groupe d'Assaut-Vol en piqué 8, sur les fronts de Transylvanie, Hongrie, Tchécoslovaquie, en tant qu'officier pilote de guerre et commandant d'escadrille de bombardement de vol en piqué. Il a passé ses plus belles années de jeunesse, de 25 à 28 ans (1942-1945), sur le front, où il a pleinement accompli son devoir à l'égard de son pays, en tant que citoyen et officier de l'Armée roumaine. Il a été un pilote de guerre d'exception, doué avec calme, ténacité, un jugement rapide et exact, et il a fait

preuve de remarquables traits de caractère, étant beaucoup aimé et respecté par ses camarades.

Dans les années pendant lesquelles il a été combattant sur le front, le capitain aviateur Mircea T. Bădulescu a bénéficié, de la part de ses supérieurs et chefs, d'appréciations élogieuses, par rapport aux faits d'armes accomplis et enregistrés dans les registres (notes) de qualification annuels.

En voici quelques citations: "Il est un élément jeune, mais sérieux, avec un immense pouvoir de travail. Un très bon exécutant, discipliné et ordonné. De beaux penchants militaires, de remarquables qualités spirituelles. Sur le front, il a prouvé être un très bon combattant, courajeux, tenace, ayant un grand esprit de sacrifice. Dans les bombardements exécutés, il a obtenu de très bons résultats". (Commandant du Corps Aérien Roumain 1, Général aviateur *Emanoil M. Ionescu,* le 31 octobre 1943, sur le front d'Est); "Le lieutenant aviateur Bădulescu Mircea est un téméraire, un infatigable et parfait connaisseur de la technique du bombardement de vol en piqué. Il a constitué un très bon exemple pour les pilotes de son escadrile, étant présent tout le temps à la tête de son unité, pendant les plus difficiles missions. Gràce a ses qualités, il a apporté une grande contribution à élever la gloire de l'Armée Roumaine". (Commandant de l'Aviation de Chasse, Commandeur aviateur *Anton Mărășescu*, le 1 juin 1945, après la fin de la guerre en Europe); "Toujours le premier à son poste, il est un exemple vivant dans son unité, tant du point de vue de l'éducation que du métier. Avec beaucoup de calme et tact, extrêmement consciencieux, ayant un sens du devoir très développé, tout cela fait du sous-lieutenant aviateur Bădulescu Mircea un pion sérieux de ce Groupe. Je ne peux avoir que de paroles élogieuses à l'égard de cet officier." (Commandant du Groupe vol en piqué "Stuka" 3, Lieutenant commandeur aviateur *Galeno Francisc*, le 31 octobre 1943, sur le front de Crimée); "Il a effectué 230 missions de bombardement de vol en piqué contre l'ennemi, obtenant des résultats exceptionnels et prouvant du courage, abnégation et esprit de sacrifice. En tant que volontaire dans les plus difficiles missions, téméraire, doué des plus remarquables qualités militaires, il a constitué un exemple sublime de sacrifice, courage et compréhension pour la lutte de sa nation." (Commandant du Groupe Assaut-Vol en piqué 8, Capitain aviateur *Ioan Eftimopol*, le 17 février 1945, sur le front d'Ouest).

Le Capitain aviateur Mircea T. Băadulescu est né au 1 novembre 1917, dans la ville de Buzău, dans une famille modeste à quatre enfants. A l'âge de dix ans, il devient orphelin suite à la mort de sa mère; son père, tailleur, décédé en 1957, ne se remarie plus, se préocuppant de l'éducation de ses enfants. Mircea T. Bădulescu a suivi l'école primaire (cinq classes) dans sa ville natale, ainsi que huit classes de lycée (section scientifique) au Lycée "Bogdan Petriceicu Hasdeu" à Buzău, obtenant de bons résultats pendant toutes les années d'étude. Il a passé son baccalauréat dans la session de juin 1938. Dès l'automne de 1939, pendant deux années, il a suivi l'Ecole

d'Officiers d'Aviation à Cotroceni - Bucarest, étant avancé au grade de sous-lieutenant aviateur au 10 mai 1941. Ultérieurement, il a suivi des cours de perfectionnement de vol, étant breveté en tant que pilote de guerre. Il a été combattant, faisant front à l'ennemi, depuis août 1942 jusqu'au 12 mai 1945, en tant qu'officier pilote de guerre et observateur aéro à Cotul Donului, sur l'avion *I.A.R.37*, et depuis juin 1943 jusqu'à la fin de la guerre en Europe, seulement sur l'avion de bombardement de vol en piqué *Junkers Ju.87*, en tant que pilote de guerre, dans les missions militaires aériennes de Kuban, Melitopol, Crimée, le cours inférieur de la Danube, Transylvanie, Hongrie et Tchécoslovaquie. Il a rendu service dans les cadres actifs de l'Armée roumaine pendant douze années, dont dix en tant qu'officier aviateur, depuis septembre 1939 jusqu'au octobre 1951, lorsqu'à l'âge de 34 ans, il est devenu officier de réserve par critères politiques (il a lutté dans la guerre contre l'Union soviétique et sa femme était la fille d'un grand propriétaire foncier exproprié en 1945 et 1949 par la reforme agraire), comme plusieurs de ses camarades de guerre, sans obtenir aucuns droits matériaux et sans avoir un emploi assuré.

Son élimination de l'armée à un âge assez jeune, sans avoir une autre profession que celle de pilote militaire, officier, qui lui assurait l'existence et celle de sa famille (une femme et un enfant), a constitué, pendant les périodes difficiles et troublées suite à la Deuxième Guerre Mondiale, un véritable traumatisme qui a complétement changé le cours de sa vie, l'endurcissant, sans, pourtant, altérer ses remarquables qualités morales: son altruisme, sa bonté, son esprit d'équipe, une tendre préoccupation envers sa famille et surtout envers son fils, Doru-Laurian, qu'il considérait la réalisation suprême de sa vie. Démontrant une volonté digne d'envie, venu à maturité pendant la dure période de la guerre, portant la mémoire d'une adolescence privée de la bonté et chaleur d'une mère, il a tout recommencé dès le début, réussissant à sortir de la terrible impasse seulement dans quelques années. Il a suivi, pendant cinq années, parallèlement avec ses activités professionnelles, les cours par correspondence de l'Institut d'Etudes Economiques (aujourd'hui l'Académie d'Etudes Economiques) de Bucarest, devenant économiste, avec une licence en économie agraire. En tant qu'économiste et chef de service (pendant la dernière période de son activité) au Trust Régional Gostat Ploiești, il s'est fait remarqué par son parfait esprit d'organisation, correction et discipline dignes à suivre. Il a décédé étonnament, pendant son service, dans un accident ferroviaire, près de la localité Nucet-Târgoviste, au 19 juin 1967, quelques mois avant d'accomplir 50 ans.

Le présent ouvrage, *Le destin d'un volant* reconstitue la biographie du capitain aviateur Mircea T. Bșdulescu et bénéficie d'importants témoignages de la part de sa femme, Mme. Polixenia (Paula) Bădulescu, ainsi que d'un émouvant avant-propos *A la mémoire de mon père*, écrit par son fils, M. Doru-Laurian Bădulescu, sénateur. M. Prof. Dr. Ioan-Mircea Pașcu, Ministre de la Défense Nationale de Roumanie, signe un vibrant *Argument* au

début de ce volume, appréciant le thème et félicitant les initiateurs et les réalisateurs de ce projet.

Le texte fondamental de l'ouvrage *Le destin d'un volant* a été structuré en sept chapites qui développent, par critères cronologiques, les étapes de vie et l'activité du Capitain-aviateur Mircea T. Bădulescu (1917-1967), insistant surtout sur la période pendant laquelle il a été officier de l'Armée roumaine et combattant sur le front. Un corpus de plus de quarante documents, la plupart inédits, sur le Capitain aviateur Mircea T. Bădulescu, a été ajouté au texte fondamesntal. Plusieurs annexes, un glossaire de termes spécifiques à l'aviation, ainsi que la bibliographie utilisée (sélective) ont été aussi ajoutés.

L'ouvrage *Le destin d'un volant* apparait dans l'année où on célèbre 85 années de la naissance du Capitain aviateur Mircea T. Bădulescu, un héros de l'Aviation roumaine pendant la période de la Deuxième Guerre Mondiale.

L'auteur, Aurel Pentelescu (né 1939) est commandeur aviateur retraité, docteur ès Science et Art Militaire, spécialisation Histoire militaire, spécialiste dans l'histoire de la Deuxième Guerre Mondiale, domaine Aéronautique, ayant des volumes et études dans le domaine, membre de la Commission Roumaine d'Histoire Militaire, distingué avec le Grand Prix "Mihai Viteazul" de la "Revue d'Histoire Militaire" (2001) pour le volume "La Golgotha de l'Est" (co-auteur), Edition Fondation Culturelle Roumaine, Bucarest, 2000.

Traduction en français par: Mirela Pentelescu

MĂRTURII ICONOGRAFICE

privitoare la viața și activitatea Căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu



1. Mama, Sofia Bădulescu (1894-1927).



SEMNALMENTE

Etatea 32 ani

Statura mijlocie

Părul castaniu

Fruntea potrivită

Sprâncenele castanii

Ochii verzi

Nasul potrivit

Gura

Barba

Bărbia ovală

Fața (forma obrazului)

Tenul (culoarea feței)

Semne particulare

Vizat pe anul 1925 încasat taxa sub recipisa No.

Șeful biuroului.

Vizat pe anul 1926 încasat taxa sub recipisa No.

Șeful biuroului.

2. File din *Buletinul de înscriere la Biroul populației* al Sofiei Bădulescu (1927). (Colecția C. Drăgan).



3. Fratele mai mare Alexandru T. Bădulescu (1915-1971), în uniforma de subofițer de aviație (plutonier). Fotografie din anul 1952, când a fost trecut în rezervă.



4. Maria Batiste (1920), născută Bădulescu, sora mezină. Fotografie din anul 1986.



5. Buzău. Palatul Comunal, așa cum arăta acesta în anii copilăriei și adolescenței lui Mircea T. Bădulescu. Fotografie din epocă.



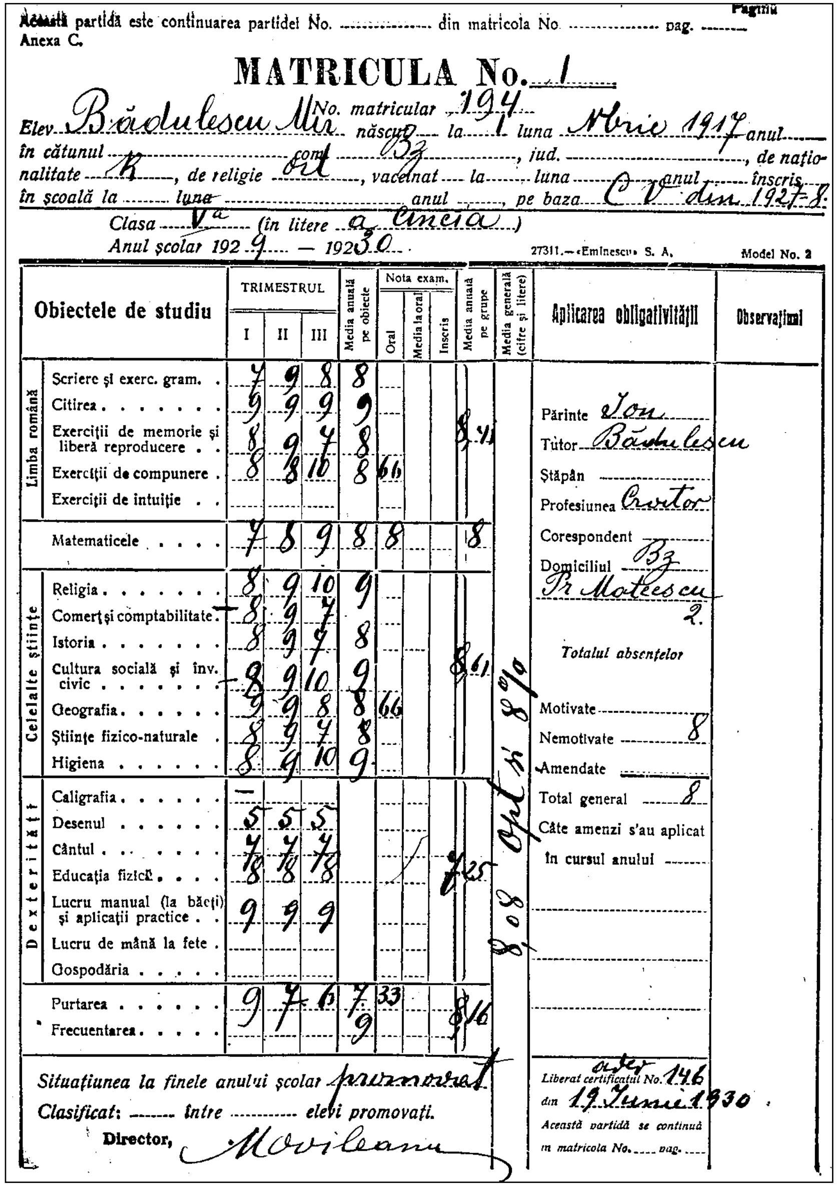
6. Buzău. Bulevardul Ion. C. Brătianu (azi Nicolae Bălcescu), de la Palatul Comunal spre Crâng. În prim-plan hotel Coroana, existent și astăzi. În dreapta, Palatul Justiției. Fotografie din epocă.



7. Buzău. Școala primară de băieți nr.2, unde Mircea T. Bădulescu a urmat clasele I-V primare în anii 1924-1928 și 1929-1930. Fotografie din epocă.



8. Buzău. Liceul „B.P.Hasdeu”, unde Mircea T. Bădulescu a urmat clasele I-VIII liceale în anii 1930-1938. Fotografie din epocă.



Această partidă este continuarea partidei No. .... din matricola No .... pag. ......

Anexa C.

Pagina

MATRICULA No. 1

Elev Bădulescu Mir. No. matricular 194 născut la 1 luna Nbrie 1917 anul ...... în cătunul ...... com. Bz ......, jud. ......, de naționalitate R, de religie Ort, vaccinat la ...... luna ...... anul ...... înscris în școală la ...... luna ...... anul ......, pe baza C V din 1927-8.

Clasa Va (în litere a cincia)

Anul școlar 1929 — 1930

27311.—«Eminescu» S. A. Model No. 2

Obiectele de studiu	Trimestrul I	Trimestrul II	Trimestrul III	Media anuală pe obiecte	Nota exam. Oral	Nota exam. Media la oral	Nota exam. Inscris	Media anuală pe grupe	Media generală (cifre și litere)
Limba română									
Scriere și exerc. gram.	7	9	8	8					8,08 Opt și 8%
Citirea	9	9	9	9					
Exerciții de memorie și liberă reproducere	8	9	7	8				8,41	
Exerciții de compunere	8	8	10	8	66				
Exerciții de intuiție									
Matematicele	7	8	9	8	8			8	
Celelalte științe									
Religia	8	9	10	9					
Comerț și comptabilitate	8	9	7						
Istoria	8	9	7	8					
Cultura socială și inv. civic	8	9	10	9				8,61	
Geografia	9	9	8	8	66				
Științe fizico-naturale	8	9	7	8					
Higiena	8	9	10	9					
Dexterități									
Caligrafia	—								
Desenul	5	5	5						
Cântul	7/8	7/8	7/8						
Educația fizică	8	8	8					7,25	
Lucru manual (la băieți) și aplicații practice	9	9	9						
Lucru de mână la fete									
Gospodăria									
Purtarea	9	7	6	7	33				
Frecuentarea				9				8,16	

Aplicarea obligativității

Părinte Ion

Tutor Bădulescu

Stăpân ......

Profesiunea Croitor

Corespondent ......

Domiciliul Bz Pr. Mateescu 2.

Totalul absențelor

Motivate ......

Nemotivate 8

Amendate ......

Total general 8

Câte amenzi s'au aplicat în cursul anului ......

Observațiuni

Situațiunea la finele anului școlar promovat

Clasificat: ...... *între* ...... *elevi promovați.*

Director, Movileanu

Liberat certificatul ordin *No.* 146 *din* 19 Iunie 1930.

Această partidă se continuă în matricola No. ...... *pag.* ......

9. *Foaia matricolă* a elevului Mircea T. Bădulescu din clasa a V-a primară, anul școlar 1929-1930, Școala primară nr.2 de băieți Buzău.





Nicolae Nazarie
(1860-1941)

Alexandru Stancu
(1886-1965)

10. Doi dintre profesorii de renume ai Liceului „B.P.Hasdeu” din Buzău, care au fost și profesorii elevului Mircea T. Bădulescu: Nicolae Nazarie, profesor de științe naturale, și Alexandru Stancu, titularul catedrei de matematică și director în anii 1931, 1933-1936.



11. Dimitrie Gh. Ionescu (1900-1982), profesor de istorie, dirigintele clasei a VIII-a B Științifică (în care a fecventat elevul Mircea T. Bădulescu) în anul școlar 1937-1938 la Liceul „B.P. Hasdeu” din Buzău. Era prețuit de elevi pentru distincția sa și spiritul de justiție manifestat. Autor de studii și lucrări de istorie, între care *Istoria orașului Buzău* (1979). Premiul „Năsturel” al Academiei Române (1935).



12. Mircea T. Bădulescu, la 20 ani. Fotografia de pe diploma de bacalaureat-Buzău, iunie 1938. (Colecția familiei).



MINISTERUL EDUCAȚIUNII NAȚIONALE

DIPLOMA DE BACALAUREAT

Elevul Bădulescu T. Mircea
Născut în anul 1917 luna N-brie
Ziua 1 în comuna Buzău
Județul Buzău
Fiul al lui Teodor Bădulescu
De ce națiune Română
Naționalitate Română
De religie ortodoxă

Noi Ministrul Educațiunii Naționale văzând încheierea comisiunii examenului de BACALAUREAT ținut în sesiunea Iunie 1938 în orașul Buzău dăm elevului Bădulescu T. Mircea absolvent al liceului „B. P. Hașdeu" din Buzău prezenta Diplomă de BACALAUREAT secțiunea științifică obținută cu nota medie șase și 30/00 spre a se bucura de toate drepturile acordate de legile și regulamentele în vigoare.

Ministrul Educațiunii Naționale

Dată în Buzău la 5 Septembrie 1938

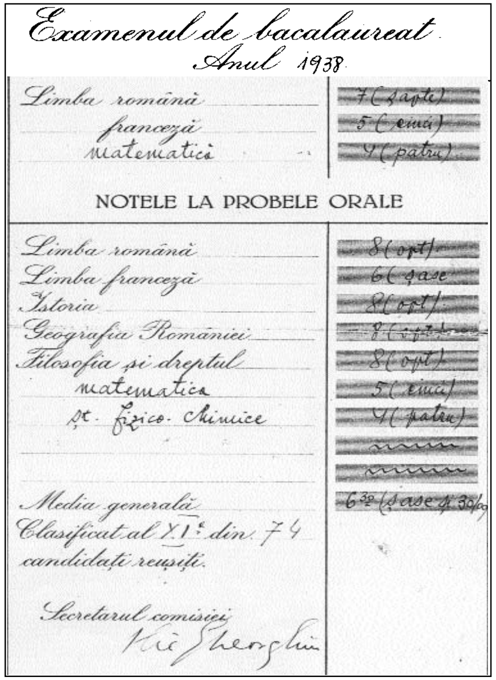
Președintele Comisiunii

Directorul Școalei

Nr. Școalei 880

Inspectoratul școlar București
Nr. 18499

Semnătura elev Bădulescu T. Mircea



Examenul de bacalaureat
Anul 1938

Limba română	7 (șapte)
franceză	5 (cinci)
matematică	4 (patru)

NOTELE LA PROBELE ORALE

Limba română	8 (opt)
Limba franceză	6 (șase)
Istoria	8 (opt)
Geografia României	8 (opt)
Filosofia și dreptul	8 (opt)
matematica	5 (cinci)
șt. fizico-chimice	4 (patru)
Media generală	6,30 (șase și 30/00)

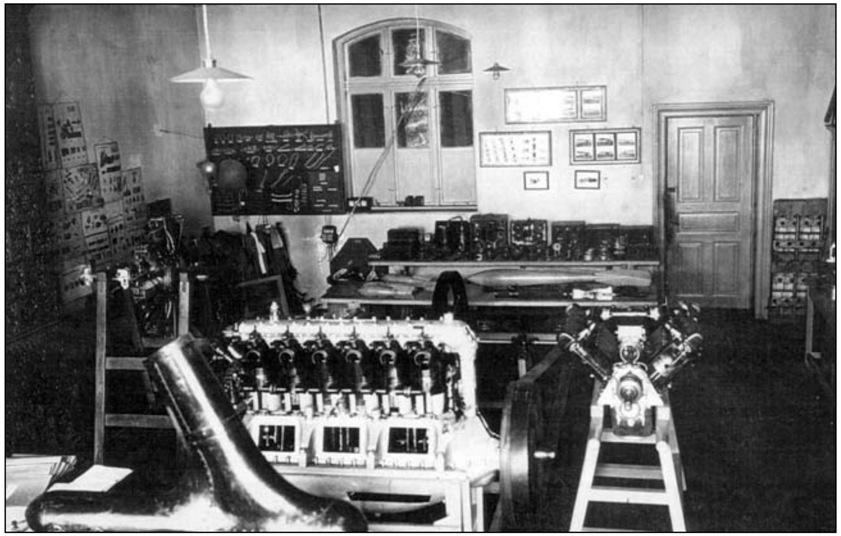
Clasificat al XI-le din 74 candidați reușiți.

Secretarul comisiei

13. *Diploma de bacalaureat* a elevului Mircea T. Bădulescu, fața (sus), verso-parțial (jos). (Colecția familiei).



14. București (Cotroceni). Clădirea Școlii de Ofițeri Aviație (astăzi demolată). Fotografie din anul 1930.



15. București. Școala de Ofițeri Aviație. Sala cu motoare de aviație. Fotografie din anul 1930.



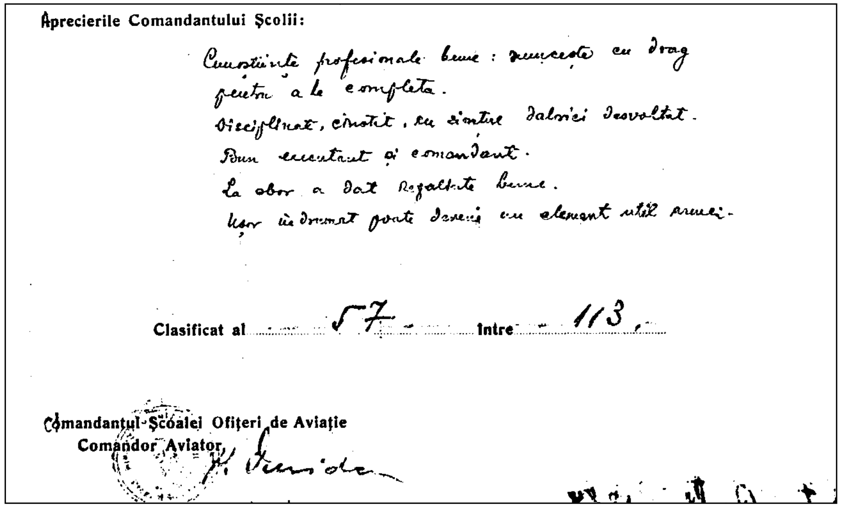
16. Căpitan aviator Valentin Stănescu, Cavaler al Ordinului Militar „Mihai Viteazul” (1942), unul dintre instructorii de zbor ai elevului Mircea T. Bădulescu în timpul Școlii de Ofițeri Aviație-Cotroceni. (După „Aripi Românești”, nr.7, 10 februarie 1943).



17. Avionul biplan Fleet F-10G, biloc cu dublă comandă (machetă), primul avion zburat de elevul Mircea T. Bădulescu în Școala de Ofițeri Aviație-Cotroceni. (Colecția C. Crăciunoiu).



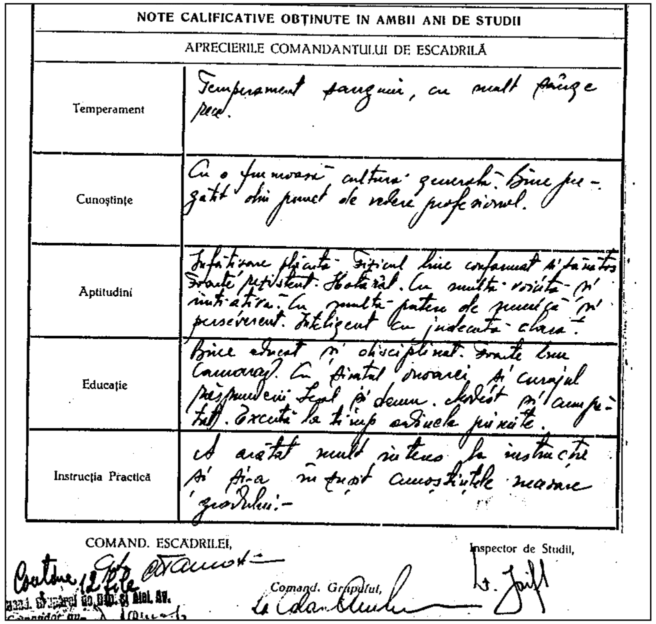
18. Colegi de promoție-promoția 10 mai 1941: Dragomir P. Constantin, Stoian Șt. Dan (sus, în uniforma de elev, colegi de clasă), Munteanu V. Lazăr (cu casca de pilot), Anastasescu S. Carol (în uniforma de sublocotenent aviator, coleg de clasă în liceu). (Colecția C. Dragomir).


Aprecierile Comandantului Şcolii:

Cunoştinţe profesionale bune: munceşte cu drag pentru a le completa.
Disciplinat, cinstit, cu simţul datoriei desvoltat.
Bun executant şi comandant.
La zbor a dat rezultate bune.
Ușor îndrumat poate deveni un element util armei.

Clasificat al 57 **între** 113.

Comandantul Şcoalei Ofiţeri de Aviaţie
Comandor Aviator,


NOTE CALIFICATIVE OBŢINUTE IN AMBII ANI DE STUDII	
APRECIERILE COMANDANTULUI DE ESCADRILĂ	
Temperament	Temperament sanguin, cu mult sânge rece.
Cunoştinţe	Cu o frumoasă cultură generală. Bine pregătit din punct de vedere profesional.
Aptitudini	Înfăţişare plăcută. Fizicul bine conformat şi sănătos. Foarte rezistent. Hotărât. Cu multă voinţă şi iniţiativă. Cu multă putere de muncă şi perseverent. Inteligent cu judecată clară.
Educaţie	Bine educat şi disciplinat. Foarte bun camarad. Cu simţul onoarei şi curajul răspunderii. Loial şi demn. Modest şi cumpătat. Execută la timp ordinele primite.
Instrucţia Practică	A arătat mult interes la instrucţie şi şi-a însuşit cunoştinţele mane-[illegible]

COMAND. ESCADRILEI,

Comand. Grupului,

Inspector de Studii,

19. *Foaia personală de note* (extrase) a elevului Bădulescu T. Mircea la absolvirea Şcolii de Ofiţeri Aviaţie cu aprecierile comandantului Şcolii (sus) şi ale comandantului Escadrilei elevi (jos).



20. Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu. Fotografie din aprilie 1941 pentru *Memoriul* (dosarul) *personal*, ca absolvent al Şcolii de Ofiţeri Aviaţie.



21. Ghimbav, vara 1941. Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu în carlinga avionului PZL 11F (de vânătoare), pozând pentru eternitate.. (Colecția familiei).



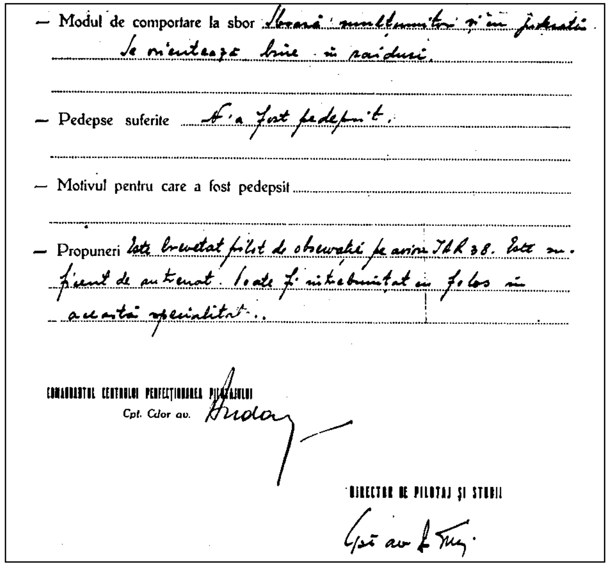
22. Ghimbav, vara 1941. Moment de repaus la punctul de zbor. (Colecția C. Dragomir). 1.Naghirneac Nicolae; 2.Vasiliu Mircea; 3.Oniceanu Marcel; 4.Constantinescu Decebal; 5.Dragomir C-tin; 7.Bădulescu Mircea; 8.Tiței Nicolae; 13.Ionescu Alex.



23. Ghimbav, vara 1941. Sublocotenenții aviator Taraze G. Vasile (cu buchetul din flori de câmp) și Bădulescu T. Mircea trăind bucuria ieșirii la simplă comandă pe avionul Nardi. (Colecția familiei).



24. Ghimbav, vara 1941. Regele Mihai I în vizită la Centrul Perfecționarea Pilotajului (comandant: căpitan-comandor aviator Budac M. Coriolan, răspunde la întrebările Suveranului). (Colecția Ioan Dobran).



— Modul de comportare la sbor Sboară mulțumitor și în patrule. Se orientează bine în raiduri.

— Pedepse suferite N'a fost pedepsit.

— Motivul pentru care a fost pedepsit

— Propuneri Este brevetat pilot de observație pe avion IAR 38. Este suficient de antrenat. Poate fi întrebuințat cu folos în această specialitate.

COMANDANTUL CENTRULUI PERFECȚIONAREA PILOTAJULUI
Cpt. Cdor av. Budac

DIRECTOR DE PILOTAJ ȘI STUDII
Cpt. av. [illegible]

25. *Fișa calificativă* (extras) a sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu la brevetarea ca pilot de observație pe avionul I.A.R.38.



26. Buzău, iarna 1941/1942. Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu. Revenirea la Buzău, ca ofițer pilot aviator, a fost un moment de reală satisfacție. (Colecția familiei).



27. Buzău, iarna 1941/1942. Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu împreună cu nepotul drag Stelian Batiste (1938-1942). (Colecția familiei).



28. Buzău, primăvara 1942. Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu pe bulevardul Ion C. Brătianu (azi Nicolae Bălcescu). În fundal, Palatul Justiției (latura vestică). (Colecția familiei).



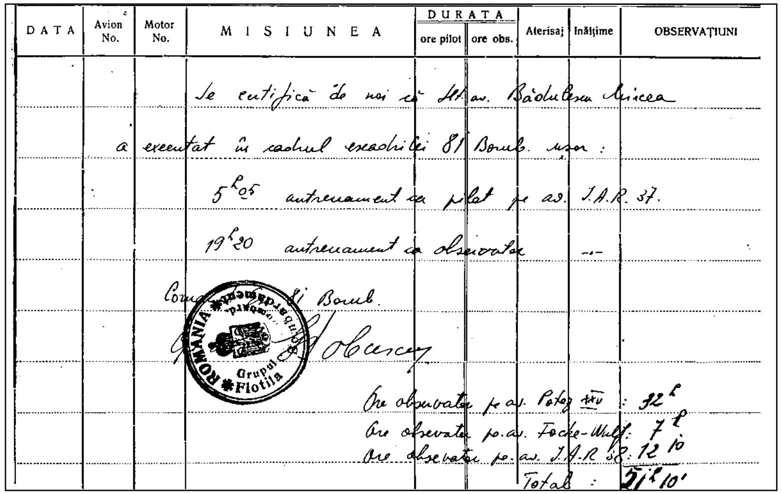
29. Buzău, primăvara 1942. Domnișoara Polixenia (Paula) Dumitrescu (viitoarea soție) când l-a cunoscut pe sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu. (Colecția familiei).



30. Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu. Fotografie dăruită Polixeniei (Paulei) Dumitrescu (viitoarea soție), cu dedicația: „Buzău, 25 aprilie 1942. O piedică în calea uitării. Gicu." Peste șase luni împlinea 25 ani... pe frontul de la Stalingrad! Fotografia (mărită-portret) se află în dormitorul Polixeniei Bădulescu, alături de fotografiile părinților Enache și Chiriachița Dumitrescu, în ultimii lor ani de viață. (Colecția familiei).

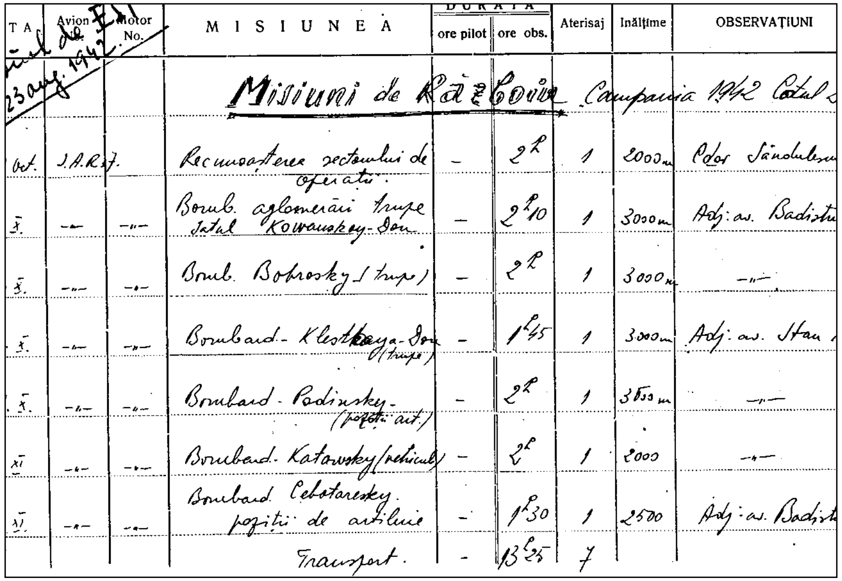


31. Buzău, vara 1942. Grup de ofițeri aviatori din Escadrila 81 Bomb. De la stânga la dreapta: sublocotenenții aviator Mircea Bădulescu, Dumitru Pasăre, Nițescu Gheorghe, căpitanii aviator Petrini Ioan, Chelemen Alex. Liviu, sublocotenentul aviator Dragomir C-tin. (Colecția C. Dragomir).

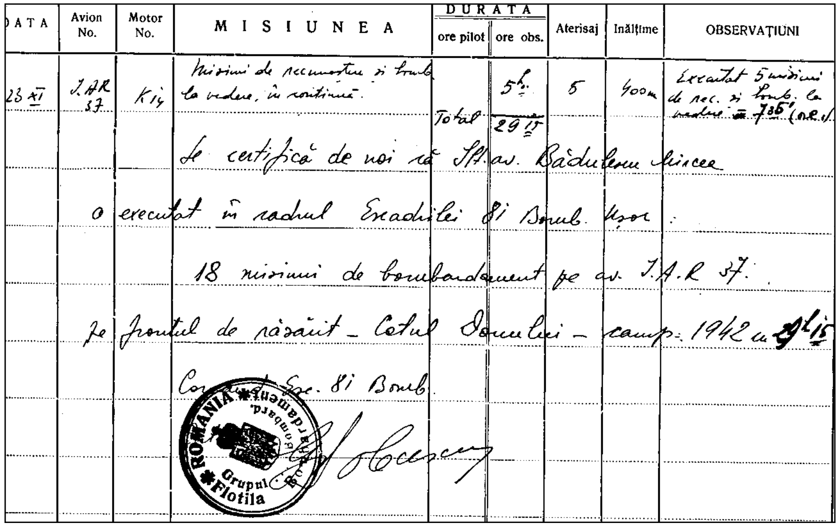


DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	DURATA ore obs.	Aterisaj	Inălțime	OBSERVAȚIUNI
			Se certifică de noi că Slt. av. Bădulescu Mircea					
			a executat în cadrul escadrilei 81 Bomb. ușor:					
			5h05 antrenament ca pilot pe av. I.A.R. 37.					
			19h20 antrenament ca observator –"–					
			Comandant Esc. 81 Bomb.					
			Ore observator pe av. Potez XXV : 32h					
			Ore observator pe av. Focke-Wulf : 7h					
			Ore observator pe av. I.A.R. 38 : 12h10					
			Total : 51h10'					

32. Filă din *Carnetul de zbor* al sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu cu activitatea de zbor la Escadrila 81 Bomb. (comandant: căpitan aviator Gh. Dobrescu) în perioada aprilie-august 1942 pe aerodromul Buzău, înainte de a pleca pe front.

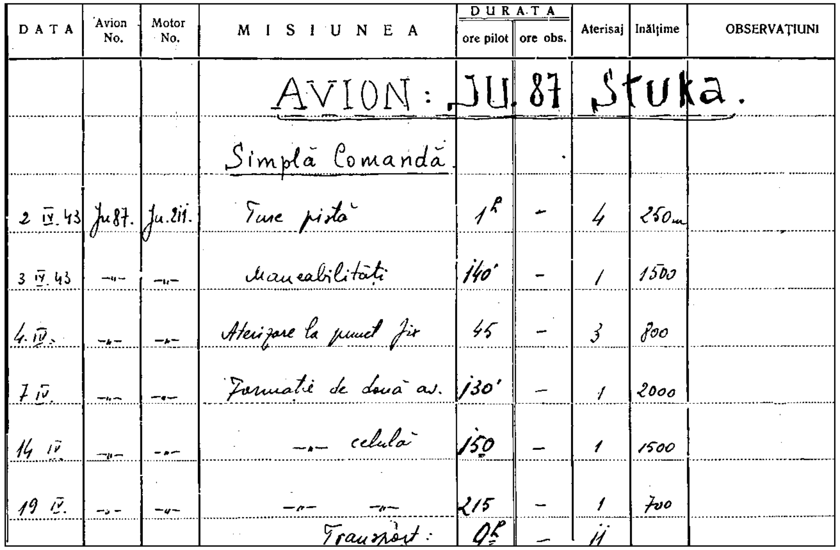


DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	DURATA ore obs.	Aterisaj	Inălțime	OBSERVAȚIUNI
Plecat de la 23 aug. 1942			Misiuni de Războiu Campania 1942 Cotul Donului					
Oct.	I.A.R. 37.		Recunoașterea sectorului de operații.	–	2h	1	2000 m	Cdor Săndulescu
X.	–"–	–"–	Bomb. aglomerări trupe satul Kowanskoy-Don	–	2h10	1	3000 m	Adj. av. Badiștu
X.	–"–	–"–	Bomb. Bobrosky (trupe)	–	2h	1	3000 m	–"–
X.	–"–	–"–	Bombard. Klestkaya-Don (trupe)	–	1h45	1	3000 m	Adj. av. Stan
X.	–"–	–"–	Bombard. Podinskey (poziții art.)	–	2h	1	3500 m	–"–
XI	–"–	–"–	Bombard. Katowsky (vehicule)	–	2h	1	2000	–"–
XI	–"–	–"–	Bombard. Cebotaresky poziții de artilerie	–	1h30	1	2500	Adj. av. Badiștu
			Transport.	–	13h25	7		

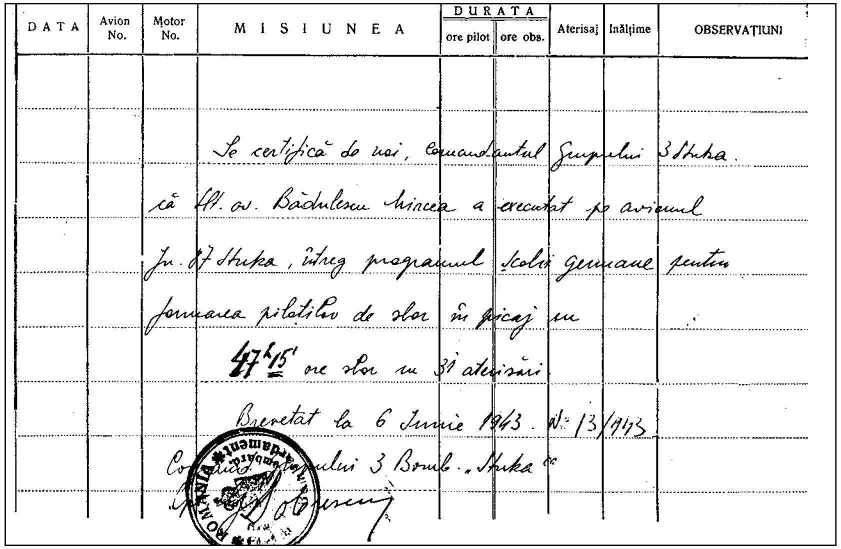


DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	DURATA ore obs.	Aterisaj	Inălțime	OBSERVAȚIUNI
23 XI	I.A.R. 37	K14	Misiuni de recunoaștere și bomb. la vedere, în continuare.	Total	5h / 29h15	5	400 m	Executat 5 misiuni de rec. și bomb. la vedere în 7h35' (orei)
			Se certifică de noi că Slt. av. Bădulescu Mircea					
			a executat în cadrul Escadrilei 81 Bomb. Ușor:					
			18 misiuni de bombardament pe av. I.A.R. 37.					
			pe frontul de răsărit – Cotul Donului – camp. 1942 cu 29h15					
			Comandant Esc. 81 Bomb.					

33. File din *Carnetul de zbor* al sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu privind misiunile de război pe avionul I.A.R.37 în Cotul Donului în perioada octombrie-noiembrie 1942.



DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	DURATA ore obs.	Aterisaj	Înălțime	OBSERVAȚIUNI
			AVION: JU. 87 Stuka.					
			Simplă Comandă					
2 IV. 43	Ju.87.	Ju.211.	Ture pistă	1h	-	4	250m	
3 IV. 43	-"-	-"-	Manevrabilitate	1h10'	-	1	1500	
4. IV.	-"-	-"-	Aterizare la punct fix	45	-	3	800	
7 IV.	-"-	-"-	Formație de două av.	1h30'	-	1	2000	
14 IV.	-"-	-"-	-"- celulă	1h50	-	1	1500	
19 IV.	-"-	-"-	-"- -"-	2h15	-	1	700	
			Transport:	9h	-	11		



DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	DURATA ore obs.	Aterisaj	Înălțime	OBSERVAȚIUNI

Se certifică de noi, Comandantul Grupului 3 Stuka
că Slt. av. Bădulescu Mircea a executat pe avionul
Ju. 87 Stuka, întreg programul Școlii germane pentru
formarea piloților de zbor în picaj cu
47h15' ore zbor cu 31 aterizări.
Brevetat la 6 Iunie 1943. Nr. 13/1943.
Comandantul Grupului 3 Bomb. „Stuka"

34. File din *Carnetul de zbor* al sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu care atestă că a urmat întreg programul Școlii germane de la Nicolaev pentru formarea și brevetarea piloților de război pe avionul de bombardament în picaj Junkers Ju.87D.



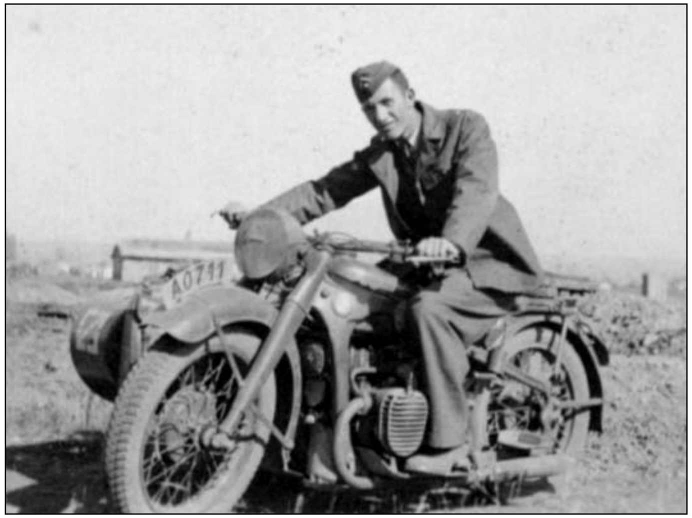
35. Locotenentul aviator Anton Andorfer (născut la Linz-Austria, în 23 dec. 1919), instructorul de zbor german la Școala de la Nicolaev (aprilie-mai 1943) pentru formarea și brevetarea piloților români pe avionul de bombardament în picaj Junkers Ju.87D. A fost deosebit de îndrăgit de camarazii români care îl numeau simplu „Toni". (Colecția C. Crăciunoiu).



36. Vara, 1943. Formație de avioane de bombardament în picaj românești pe frontul din Kuban. (Colecția C. Dragomir).



37. Bagherovo, vara 1943. Doi ași ai aviației de bombardament în picaj pe avionul Ju87: în devenire-sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu; deja consacrat-locotenentul aviator Andrei Tudor, care la 7 august 1943 a fost sărbătorit pentru 100 misiuni de război la inamic pe frontul de Est. Amândoi vor fi distinși cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul", primul-la 4 mai 1945, al doilea-la 9 martie 1944. Una din „plăcerile" celor de la Grupul 3 Picaj „Stuka" era să se odihnească (și să pozeze!) pe stiva din bombele ce așteptau să fie încărcate în avionul Ju87D. (Colecția C. Crăciunoiu).



38. Gherăseni, jud. Buzău, 5 august 1943. Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, aflat în concediu, în vizită la Polixenia (Paula) Dumitrescu. (Colecția D. Dabija).



39. Bagherovo, 1943. Raportul după misiunea de război. De la dreapta la stânga: adj. av. Stan Nicolae, adj. av. Niță Ioan, adj. av. Popa Traian, submaistru Capdemai Gh. (în rândul doi), adj. Anastasiu Ovidiu, adj. Badistru C-tin, sublocot. Popovici Dumitru, adj. Tura Ioan, adj. Mazilu C-tin, adj. Rosman C-tin. (Colecția C. Crăciunoiu).



40. Bagherovo, 15 august 1943. După reprezentația în aer liber a grupului folcloric venit din țară. Identificați: 1.Galeno Francisc; 2.Andrei Tudor; 3.C-tin Dragomir; 4.Petre Călina; 5.Vasile Pungan. (Colecția C. Crăciunoiu).



41. Bagherovo, august 1943. Formație de avioane Ju.87D aparținând Grupului 3 Picaj Stuka deasupra Mării Negre, la înapoierea din misiune, pe frontul din Kuban.



42. Aerodromul Bagherovo (Kerci nr.6, Crimeea), 26 august 1943. Comandantul Grupului 3 Picaj, căpitan-comandor aviator Galeno Francisc înmânează sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu Ordinul german „Crucea de Fier” clasa a II-a „pentru faptele de arme din campania 1942-1943 la Cotul Donului.” (Colecția familiei).



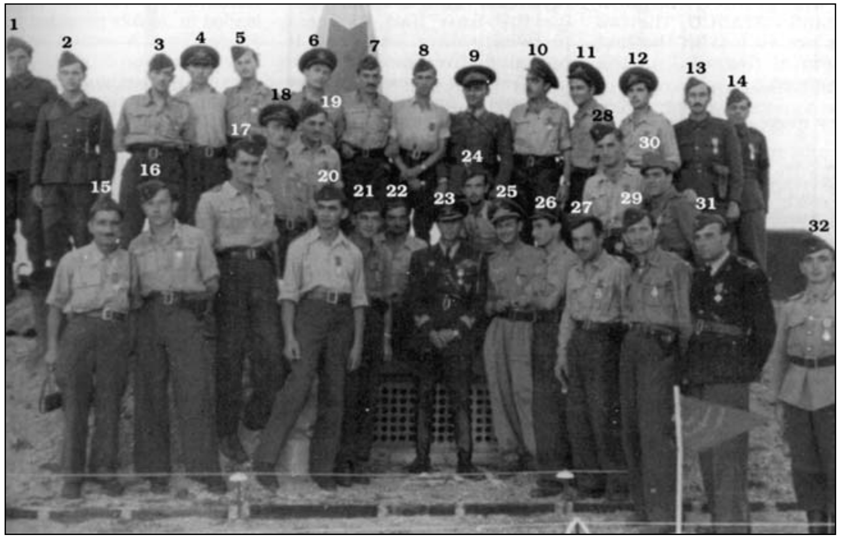
43. Bagherovo, 31 august 1943. General de escadră aviator Gheorghe Jienescu, subsecretar de Stat al Aerului în prima sa vizită la Grupul 3 Picaj Stuka, primind explicații asupra avionului Junkers Ju.87D din partea căpitan-comandorului aviator Galeno Francisc, comandantul Grupului. (Colecția C. Crăciunoiu).



44. Bagherovo, 1943. Adjutantul aviator Alfons Auner (pilot) și caporal Viorel Almășanu (mitralior de bord; cu mâinile împreunate) pe capota avionului Junkers Ju.87D „Hai Pușa”, primul echipaj și avion căzut la inamic, la 2 septembrie 1943. (Colecția A. Aleman via D. Bernard).



45. Bagherovo, 1943. Mitraliorii de bord ai Grupului 3 Picaj. Identificați: 1.Capdemai Gheorghe; 2.Almășanu Viorel; 3.Pungan Vasile. (Colecția V. Pungan)



46. Bagherovo, 28 septembrie 1943. După ceremonia de decorare a militarilor Grupului 3 Picaj . Identificați: 3.Leon Chirilă, 4.Alexandru Andrei; 6.Constantin Niță; 7. Teodor Negulici; 8.Ioan Secăluș; 10.Constantin Rosman; 11.Paul Lăzăroiu; 12.Alexandru Aleman; 15.Petru Stere; 16.Nicolae Stan; 17.Mihai Belcin; 20.Ioan Oprea (medic); 21.Ovidiu Cercel; 22.Dumitru Popovici; 23.Francisc Galeno; 24.Dumitru Nichita; 25.Hans Neumann (ofițer german de legătură); 26.Constantin Dragomir; 27.Dumitru Popovici; 28.Dumitru Pasăre; 29.**Mircea Bădulescu**; 31.Gheorghe Camenița; 32.Petre Călina. Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu a fost distins cu Ordinul „Coroana României” cu spade în gradul de Cavaler și panglică de „Virtute Militară”. (Colecția M. Belcin).



47. Doi prieteni și camarazi pe frontul de Est: căpitan-comandor aviator Galeno Francisc, comandantului Grupului 3 Picaj și căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu, as al aviației de vânătoare. (După „Aripi Românești", martie 1944).



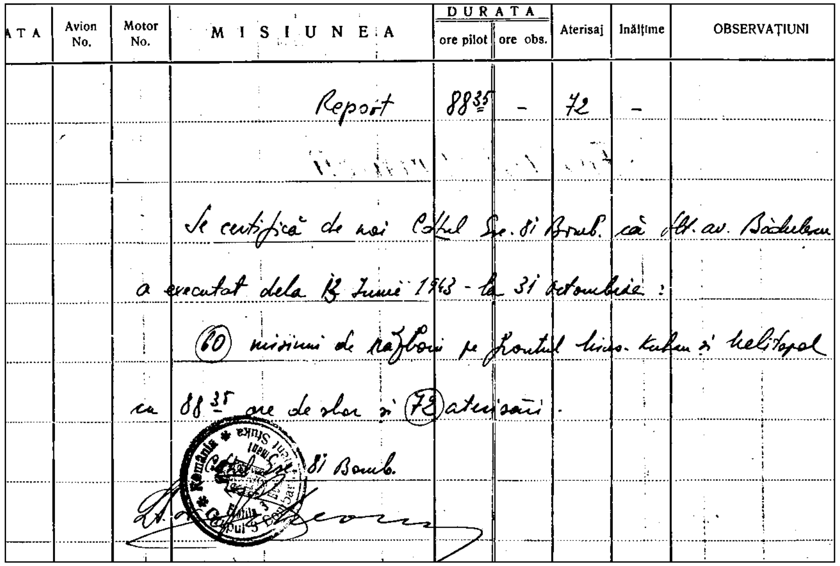


48. Submaistru Capdemai Gheorghe (stânga) și sergent Pungan Vasile (dreapta), radiotelegrafiști și mitraliori de bord, admirabili coechipieri în misiunile de război executate de sublocotenentul/locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu.





49. Rikovo (frontul Melitopol), octombrie 1943. Camarazi din Grupul 3 Picaj „Stuka", văzuți de I. Radovici (După revista „Aripi Românești", 1943). La acea dată sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu purta mustață.



ATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	ore obs.	Aterisaj	Înălțime	OBSERVAȚIUNI
			Report	88 35	-	72	-	

Se certifică de noi Cdtul Esc. 81 Bomb. că Slt. av. Bădulescu a executat dela 12 Iunie 1943 - la 31 Octombrie: (60) misiuni de războiu pe frontul Kuban și Melitopol cu 88 35 ore de zbor și (72) aterisări.

Cdtul Esc. 81 Bomb.

50. Filă din *Carnetul de zbor* al sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu privind activitatea de zbor în perioada iunie-octombrie 1943.



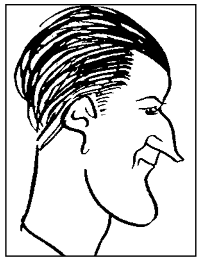
51. Karankut (Crimeea), martie 1944. Doi admirabili prieteni și camarazi de front, foști colegi de liceu și de promoție în Școala de Ofițeri Aviație: sublocotenenții aviator Dumitru Pasăre și Constantin Dragomir (cu șapca germană).



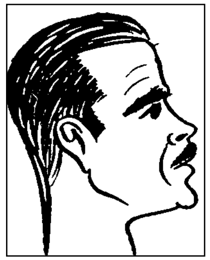
52. Aerodromul Nicolaev, iarna 1943/1944. General de escadră aviator Emanoil M. Ionescu, comandantul Corpului Aerian Român pe frontul de Est (din septembrie 1943) decorând un ofițer aviator (sus), văzut de graficianul Mihail Gion, redactorul artistic al revistei „Aripi Românești” (jos). Alți camarazi aviatori văzuți de M. Gion.



General Comandant Emanoil M. Ionescu



Locot. av. Ghiurițan Ioil



Cpt. av. Eftimopol Ioan



Lt. av. Munteanu Lazăr



53. Coperta a patra a revistei „Aripi Românești", anul III, nr.61-62, aprilie 1944, cu fotografia-portret a sublocotenentului aviator Mircea T. Bădulescu și legenda: „Un brav de la Stukas" (Karankut-Crimeea, martie 1944).







54. Vara, 1944. O poveste de dragoste. Locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu pe aerodromul Cârlomănești-Tecuci (România). Pe capota avionului Ju.87 inscripția „Paula". Fotografii trimise iubitei, Polixenia (Paula) Dumitrescu, datate 16 iunie 1944 (primele două) și 18 iunie 1944, cu diverse dedicații, pe ambele părți: „Mereu împreună"; „Întorși din misiune, cei doi, alături, se odihnesc"; „Nedespărțiți"; „Paula și ...Mircea așteaptă o nouă misiune". (Colecția familiei).







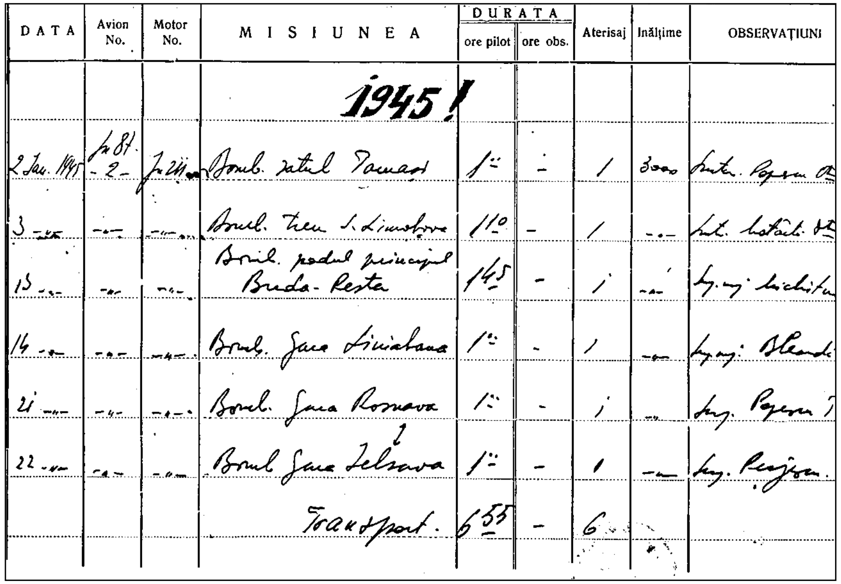
55. Vara, 1944. O poveste de dragoste (continuare). „Paulei mele scumpe îi ofer pe „Paula” mea. Mircea” (sus). Următoarele fotografii sunt datate 27 august 1944 și au fost realizate pe terenul Brădeanu, lângă avionul Ju.87D salvat de pe Cioara-Doicești la 24 august 1944. Domnișoara Polixenia (Paula) Dumitrescu în combinezon de zbor și cu casca de zbor pe cap: „Curajoasa!”. Cei doi îmbrățișați, lângă planul avionului Ju.87 (jos). (Colecția familiei).



56. Aerodromul Miskolc (Ungaria), 16 ianuarie 1945. Locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu pozând lângă ampenajul avionului Junkers Ju.87D nr.2, cu care a condus formația de bombardament în picaj în misiunea de război din data de 13 ianuarie 1945. (Foto: sergent Rădulescu Ion, Serviciul cultural al Corpului Aerian Român). Fotografia a apărut în revista „Sburătorii României”, an I, nr.2-3, februarie-martie 1945. (Fototeca Muzeului Militar Național).



57. General de divizie J. Selesniov, șeful de stat major al Armatei 5 Aeriene sovietice, cel care a ordonat generalului aviator Emanoil M. Ionescu, comandantul Corpului Aerian Român, misiunea de război din data de 13 ianuarie 1945 de la Budapesta.



DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	DURATA ore obs.	Aterisaj	Înălțime	OBSERVAȚIUNI
			1945!					
2 Ian. 1945	Ju 87 -2-	Ju 211	Bomb. satul [illegible]	1^{00}	-	1	3000	[illegible]
3	-	-	Bomb. tren [illegible]	1^{10}	-	1	-	[illegible]
13	-	-	Bomb. podul principal Buda-Pesta	1^{45}	-	1	-	[illegible]
14	-	-	Bomb. gara [illegible]	1^{00}	-	1	-	[illegible]
21	-	-	Bomb. gara [illegible]	1^{00}	-	1	-	[illegible]
22	-	-	Bomb. gara [illegible]	1^{00}	-	1	-	[illegible]
			Transport.	6^{55}	-	6		

58. Filă din *Carnetul de zbor* al locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu unde a fost consemnată misiunea bombardării podului principal (Elisabeta) de la Budapesta din data de 13 ianuarie 1945.



59. Locot. av. Voloșniuc Ovidiu (Colecția Dan Antoniu).



60. Locot. av. Badea C. Ioan (Fototeca M.M.N.).



61. Adj. Stg. av. Chiriloaie Toma (Fototeca M.M.N.).



62. Adj. Stg. av. Săndulescu C-tin (Fototeca M.M.N.).



63. Locot. Av. Rânja Victor
(Fototeca M.M.N.)



64. Adj. av. Popa Traian
(Colecția C. Crăciunoiu).



65. Podul Elisabeta peste Dunăre, după misiunea de război din 13 ianuarie 1945. Vedere dinspre Buda (malul drept al Dunării). Se văd turlele celor două biserici-reper din Pesta. (Colecția Dan Antoniu).

In ziua de 11.I.o945 am fost chemat foarte urgent la Comand.Armatei 5-a Aeriene. La orele 13,00 m'am prezentat D-lui General de Divizie Selesniov, însoțit de Seful de Stat Major și Seful Biroului 2, unde am primit ordin de a bombarda cele 2 poduri peste Dunăre.

S'a fixat astfel :

1.- Podul dela Nord va fi atacat cu 6 av.Ju.87

2.- Podul dela Sud va fi atacat cu 5 av.Ju.88

3.- Bombe cu întârziere cel mai mare calibru de care dispunem.

4.- Protecția va fi asigurată prin 8 avioane de vânătoare sovietice, care urmau să se deplaseze pe terenul Miskolc și să însoțească chiar dela plecare avioanele noastre.

5.- Misiunea va fi declanșată funcție de condițiile meteo în regiunea Buda-Pesta, plafon pentru picaj minim 2.000 m.

In cursul convorbirilor a reeșit că toate încercările aviațiilor aliate (americane, engleze și ruse) nu a reușit să interzică aceste poduri, Comandamentul aliat acordând o importanță capitală acestei misiuni. Am dedus că în zonă se află un Mareșal Sovietic venit dela Moscova în scopul de a vedea la fața locului mersul operațiunilor.

Am primit linia frontului în interiorul orașului, informații asupra A.c.A-ului și vânătoarei inamice, precum și hărți la scară mare cu situația obiectivelor.

La terminarea discuțiunilor Domnul General Selesniov a declarat textul : „cine lovește podul devine erou al Uniunii Sovietice".

S'a exprimat deasemeni că, recunoscând succesele în operațiunile în sprijinul Armatei 27-a a propus să se acorde Corpului Aerian numele de Lucenec și speră că acest titlu va fi acordat imediat după căderea localității.

Orașul Lucenec a fost ocupat în ziua de 14 Ianuarie 1945.

66. Extras din *Jurnalul de operații* al Corpului Aerian Român din 15 ianuarie 1945, unde a fost consemnat raportul detaliat al generalului aviator Emanoil M. Ionescu cu privire la misiunea de război din 13 ianuarie 1945 de la Budapesta.

Din cauza timpului nefavorabil Escadrila rusă nu a putut veni pe Miskolc în ziua de 12 Ianuarie, a sosit în dimineața de 13 Ianuarie, accidentat 2 avioane la aterisare.

S'au produs întârzieri cu alimentarea avioanelor ruse (rămasă în grija aliaților deoarece noi nu aveam benzină de 100 octane) astfel că, deși timpul era senin complect misiunea nu s'a declanșat decât la ora 15,00 decolând 7 av.Ju.87 și 4 Ju.88 cu bombe de 250 kgr.

Protecția s'a făcut numai cu 5 av.JAK deoarece un avion nu a putut porni.

Misiunea s'a executat în perfecte condițiuni. La înapoiere 2 avioane Ju.87 au aterisat în pană pe terenul Hatvan.

Avionul de recunoaștere care a însoțit bombardamentul nu a putut fotografia rezultatele, din cauză că nu i-a funcționat trapa. A repetat misiunea a doua zi obținând fotografia anexată.

Din declarațiile executanților rezultă :

- podul bombardat de Ju.87 a fost lovit de 4 bombe în plin declarațiile echipajelor și a Cpt.Constantinov comandantul Esc.de V-re ruse care a picat până la înălțimea caselor împreună cu avioanele noastre.

- podul bombardat de Ju.88 a fost lovit de 2 bombe în plin (declarațiile echipajelor și a avionului de recunoaștere).

Corpul Aerian consideră rezultatul atins ca foarte mulțumitor, iar modul cum s'a executat misiunea și modul cum s'au comportat echipajele drept foarte bun. Aceasta denotă odată mai mult gradul ridicat de pregătire și instrucție precum și elanul de care este animat personalul de la această categorie de aviație, bombardamentul în picaj.

Am considerat ca o datorie să raportez Dvs. cele de mai sus, adăugând detalii ce nu aveau rost în raportul operativ-informativ.

67. Extras din *Jurnalul de operații* al Corpului Aerian Român din 15 ianuarie 1945 (continuare).

Budapesta este strâns încercuită conform schiței anexă.

-Situația aeriană: In zona Armatei 27-a, neschimbată.

-In zona Buda-Pesta, reacție de vânătoare neexistentă.

Reacție de a.c.a foarte slabă, din cauza lipsei de muniții.

-Misiunea: Grupul 8 Asalt Picaj, atacă cu Escadrila Ju 87, podul dublu de peste Dunăre Nr.3 (al treilea dela insulă la Sud).

Cu Escadrila Asalt atacă pozițiile de artilerie grea din zona gării ZELENE, precum și circulația pe comunicațiile ZELENE - IUCENEC.

-Prescripțiuni: Protecția Ju 87 se va asigura de către aviația de vânătoare Sovietică de tipul JAK.

Pentru Ju 87 se va asigura prin înțelegere directă cu Comandamentul Rus.

Protecția asaltului se va asigura prin înțelegere reciprocă cu Grupul 9 Vânătoare.

Toate unitățile gata de decolare la orele o9,oo.

I/ ACTIVITATEA OPERATIVA SI REZULTATE OBTINUTE.

-Zona: TAMAS, BUDAPESTA.

-Obiective: Podul Nr.3 Buda-Pesta și pozițiile de artilerie.

-Rezultate: S'a atacat cu avioane asalt pozițiile de artilerie din zona TAMAS, și circulațiile pe comunicațiile dela TAMAS - LONYABANYA, cu rezultate bune.

S'a bombardat în picaj, podul de peste Dunăre la Budapesta.

-Reacție inamică: A.c.A. foarte puternic, greu a tras intens.

-Informațiuni: S'a observat explozii puternice în regiunea TAMAS.

S'a observat efectul bombardamentului la podul de peste Dunăre la Budapesta.

Podul lovit în plin.

-Protecție amică: 6 avioane JAK au făcut protecția formației de Ju 87 foarte bine, până la obiectiv și retur.

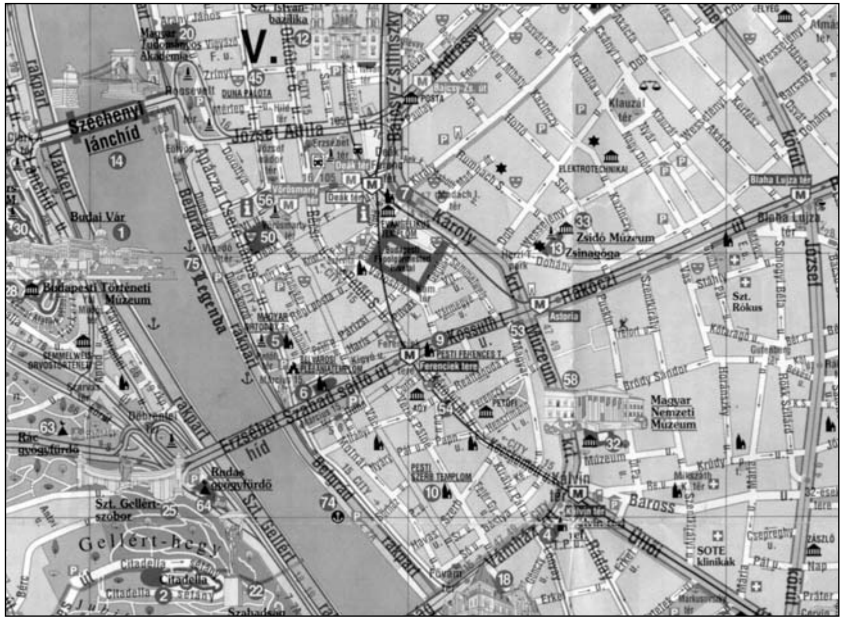
4 avioane Me.1o9 G, au făcut protecția avioanelor de asalt, bine.

-Avioane eșite în misiune:
- avioane Hș.129=1o.
- avioane Ju 87 = 7.

-Muniție consumată:
- 7,92 mm= -
- 2o mm= -
- bombe =56oo Kgr.

-Avioane disponibile pentru ziua de 14 Ianuarie 1945:
- avioane Hș.129=4
- avioane Ju 87 = 7

68. Extrase din *Jurnalul de operații* al Grupului 8 Asalt Picaj din data de 12 ianuarie 1945 (stânga) și din data de 13 ianuarie 1945 (dreapta) privind programarea și, respectiv, executarea misiunii de război din data de 13 ianuarie 1945 de la Budapesta.



69. Budapesta (harta actuală). Podul cu Lanțuri (sus) și Podul Elisabeta (jos).



70. Aerodromul Miskolc (Ungaria), ianuarie 1945. Locotenentul av. Mircea Bădulescu răspunzând întrebărilor puse se comandantul Corpului 1 Aerian Român, general comandant aviator Emanoil M. Ionescu. (Colecția familiei).



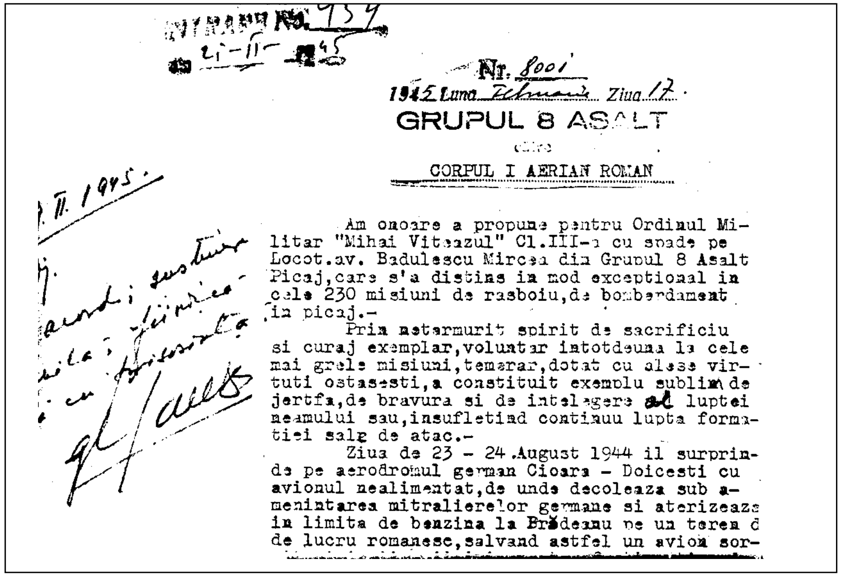
71.Aerodromul Miskolc (Ungaria), februarie 1945. Fotografie de grup. Locotenentul aviator Mircea Bădulescu(x). (Colecția C. Dragomir).



72. Aerodromul Miskolc (Ungaria), 1-8 februarie 1945. Poate unica fotografie cunoscută până în prezent în care locotenentul Mircea T. Bădulescu râde mulțumit. Pe capota avionului Ju.87D se află inscripția „Paula" (probabil cu cretă albă). După misiunea de război din 17 februarie 1945 (bombardarea gării Zvolen-Slovacia) va pleca în concediu la Buzău (România) și se va căsători cu domnișoara Polixenia (Paula) Dumitrescu. (Foto: sergent Rădulescu Ion, Serviciul cultural al Corpului Aerian Român). (Fototeca Muzeului Militar Național).



73. Aerodromul Miskolc (Ungaria), feburarie 1945. Trei bravi piloți „Stuka" din subordinea locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu, de la stânga la dreapta: adj.aviator Chiriloaie Toma, Săndulescu C-tin, Radu Ioan. (Fototeca Muzeului Militar Național).

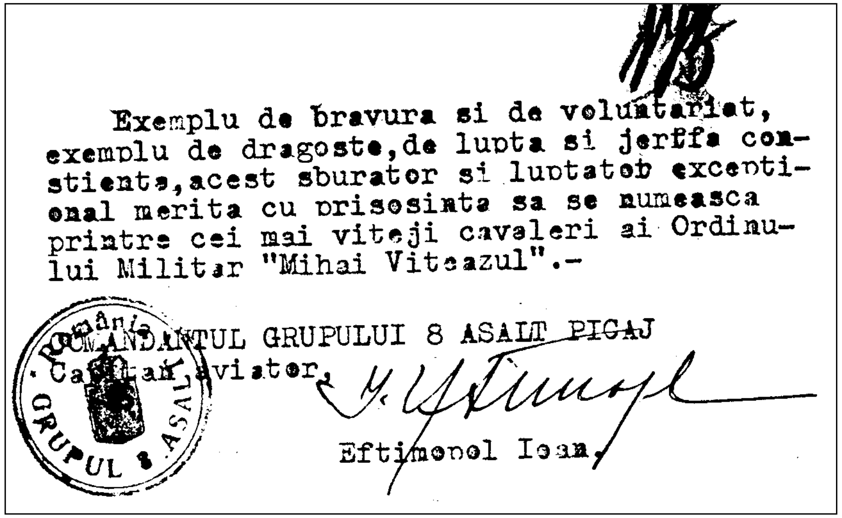


Nr. 8001
1945 Luna Februarie Ziua 17.
GRUPUL 8 ASALT
către
CORPUL I AERIAN ROMAN

Am onoare a propune pentru Ordinul Militar "Mihai Viteazul" Cl.III-a cu spade pe Locot.av. Badulescu Mircea din Grupul 8 Asalt Picaj, care s'a distins in mod exceptional in cele 230 misiuni de rasboiu, de bombardament in picaj.-

Prin nestermurit spirit de sacrificiu si curaj exemplar, voluntar intotdeauna la cele mai grele misiuni, temerar, dotat cu alese virtuti ostasesti, a constituit exemplu sublim de jertfa, de bravura si de intelegere al luptei neamului sau, insufletind continuu lupta formatiei sale de atac.-

Ziua de 23 - 24 August 1944 il surprinde pe aerodromul german Cioara - Doicesti cu avionul nealimentat, de unde decoleaza sub amenintarea mitralierelor germane si aterizeaza in limita de benzina la Brădeanu pe un teren d de lucru romanese, salvand astfel un avion sor-



Exemplu de bravura si de voluntariat, exemplu de dragoste, de lupta si jertfa constienta, acest sburator si luptator exceptional merita cu prisosinta sa se numeasca printre cei mai viteji cavaleri ai Ordinului Militar "Mihai Viteazul".-

COMANDANTUL GRUPULUI 8 ASALT PICAJ
Căpitan aviator,
Eftimopol Ioan.

74. Partea de început și partea finală a raportului întocmit de comandantul Grupului 8 Asalt Picaj, căpitan aviator Ioan Eftimopol, pentru decorarea locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul" cu spade, avizat laudativ de comandantului Corpului 1 Aerian Român, general comandant aviator Emanoil M. Ionescu.



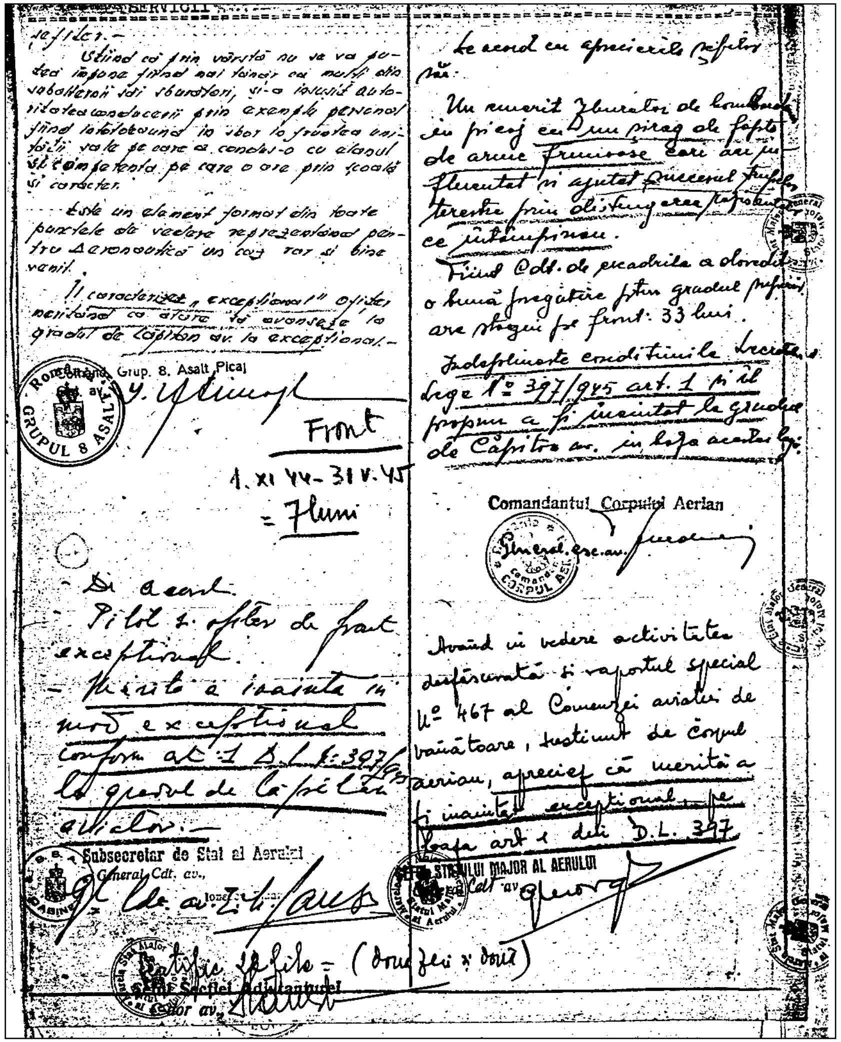
75. Buzău, 4 martie 1945. Sublocotenentul aviator Mircea T. Bădulescu (în uniformă de gală) alături de soția sa Polixenia (Paula) Bădulescu. Foto-SYLVIA, Buzău. Decorațiile de pe piept, alături de floarea de mire: Ordinul „Virtutea Aeronautică" de Război, clasa Cavaler cu prima baretă; Ordinul „Steaua României" cu spade în gradul de Cavaler și panglică de „Virtute Militară"; Ordinul „Virtutea Aeronautică" de Război, clasa Crucea de Aur cu prima și a doua baretă; Ordinul „Coroana României" cu spade în gradul de Cavaler și panglică de „Virtute Militară". (Colecția familiei).



76. Lucenec (Slovacia), aprilie 1945. Una dintre ultimele fotografii pe frontul de Vest, cunoscută până în prezent. De la stânga la dreapta: căpitan aviator rez. Constantin (Bâzu) Cantacuzino, locotenent aviator Mircea T. Bădulescu, general de escadră aviator Traian Burduloiu, comandantul Corpului 1 Aerian Român. La 11 aprilie 1945 prin D.R. nr.1158 s-a conferit locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu Ordinul „Virtutea Aeronautică" clasa Ofițer (prins în piept) și A doua baretă la clasa Cavaler. (Colecția familiei).



77. Ceasul de mână tip DOXA Cronometru primit de locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu din partea ministrului de Război, general Constantin Vasiliu-Rășcanu (Lucenec, 15 aprilie 1945). (Colecția familiei).



SERVICIUL

...calificat.- Știind că prin vârstă nu se va putea impune fiind mai tânăr ca mulți din subalternii săi sburători, și-a impus autoritatea conducerii prin exemplu personal fiind totdeauna în zbor în fruntea unității sale pe care a condus-o cu elanul și competența pe care o are prin școală și caracter.

Este un element format din toate punctele de vedere reprezentând pentru Aeronautică un caz rar și bine venit.

Îl caracterizez „excepțional" ofițer merituos ca atare să avanseze la gradul de căpitan av. la excepțional.-

Comandantul Grup. 8. Asalt Picaj

Front
1.XI.44-31.V.45
= 7 luni

De acord.
Pilot și ofițer de front excepțional.
Merită a înainta în mod excepțional conform art. 1 D.L. 397/945 la gradul de căpitan aviator.-

Subsecretar de Stat al Aerului
General Cdt. av.

Certific 2 file (două foi și două)
Șeful Secției Adjutanturei

De acord cu aprecierile șefilor săi.

Un merituos zburător de bombardament în picaj cu un șirag de fapte de arme frumoase care au înfluențat și ajutat succesul trupelor terestre prin distrugerea rezistențelor ce întâmpinau.

Fiind Cdt. de escadrilă a dovedit o bună pregătire pentru gradul superior. Are stagiu pe front: 33 luni.

Îndeplinește condițiunile Legii nr. 397/945 art. 1 și îl propun a fi înaintat la gradul de Căpitan av. în baza acestei legi.

Comandantul Corpului Aerian
General esc. av.

Având în vedere activitatea desfășurată și raportul special nr. 467 al Comandamentului aviației de vânătoare, susținut de Corpul aerian, apreciez că merită a fi înaintat excepțional pe baza art. 1 din D.L. 397.

Șeful Statului Major al Aerului
General Cdt. av. Gheorghiu

78. *Foaia calificativă* a locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu pe perioada 1 noiembrie 1944-1 iunie 1945, întocmită de comandantul Grupului 8 Asalt Picaj, căpitanul aviator Ioan Eftimopol, privind înaintarea la gradul de căpitan aviator cu calificativul „Excepțional" și rezoluțiile șefilor ierarhici: subsecretar de Stat al Aerului, general comandant aviator Emanoil M. Ionescu; comandantul Corpului Aerian, general de escadră aviator Traian Burduloiu; șeful Statului Major al Aerului, general comandant aviator Ermil Gheorghiu.



79. Cele patru surori, născute Dumitrescu. De la stânga la dreapta: Polixenia (Paula), Georgeta, Niculina, Tincuța. Fotografie din anul 1976. (Colecția familiei).



80. Buzău, 1947(?). În parcul Crâng, la iarbă verde, jucând remmy. Căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu, în centrul imaginii (cu cravată și cămașă albă). Enache Dumitrescu (cu pălărie, șezând pe scăunel). Polixenia Bădulescu, în dreapta. (Colecția familiei).



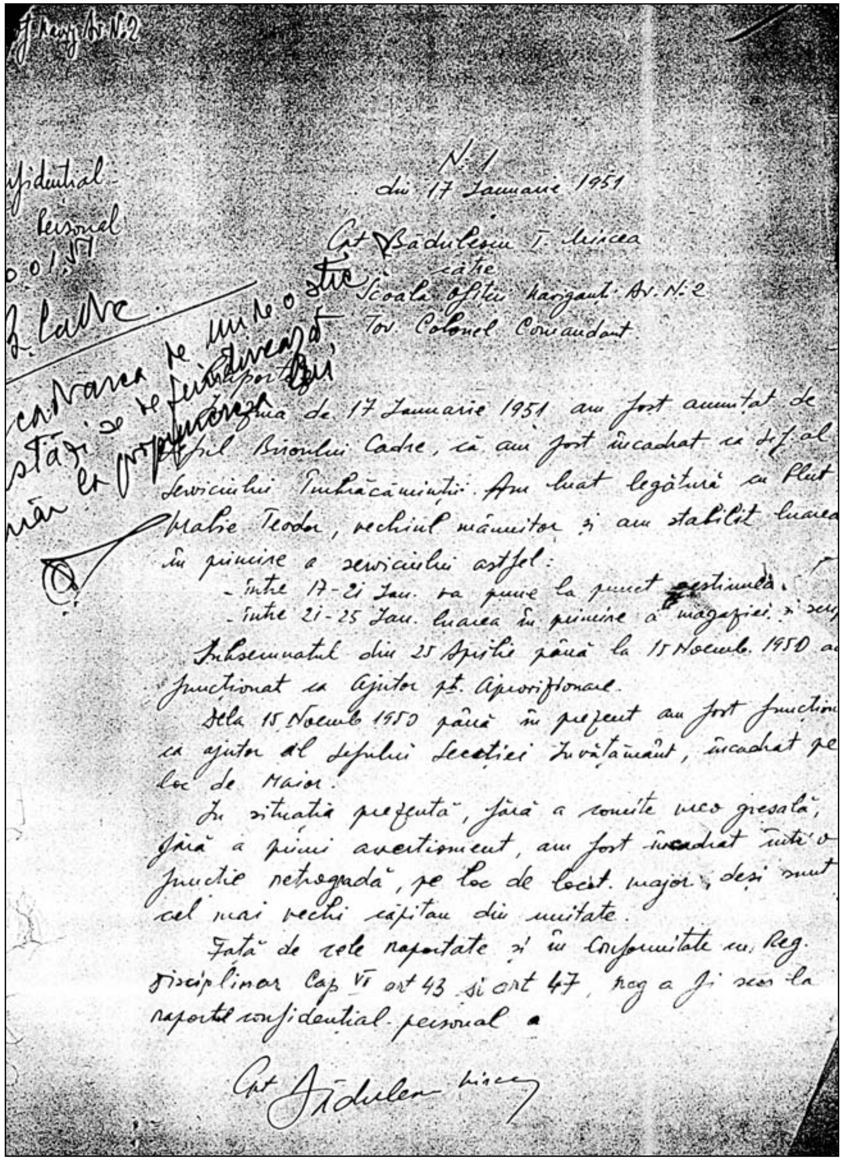
81. Buzău, decembrie 1948. Soții Polixenia și Mircea Bădulescu împreună cu fiul lor Doru-Laurian în vârstă de trei luni (în landou). (Colecția familiei).



82. Buzău, decembrie 1948. O mămică fericită. Polixenia Bădulescu și Doru-Laurian (în landou). (Colecția familiei).



83. Buzău, decembrie 1949. Locot. major aviator Dumitru Dabija și domnișoara Tincuța Dumitrescu la o agapă, cu puțin timp înainte de a se căsători. (Colecția D. Dabija).



Confidențial
Personal
...
Ș. Cadre.

N. 1
din 17 Ianuarie 1951

Cpt. Bădulescu T. Mircea
către
Școala Ofițeri Naviganți Av. N. 2
Tov. Colonel Comandant

...ziua de 17 Ianuarie 1951 am fost anunțat de Șeful Biroului Cadre, că am fost încadrat ca șef al serviciului Îmbrăcăminții. Am luat legătură cu Plut. Matie Teodor, vechiul mânuitor și am stabilit luarea în primire a serviciului astfel:

- între 17-21 Ian. va pune la punct gestiunea.
- între 21-25 Ian. luarea în primire a magaziei și ...

Subsemnatul din 25 Aprilie până la 15 Noemb. 1950 am funcționat ca Ajutor pt. Aprovizionare.

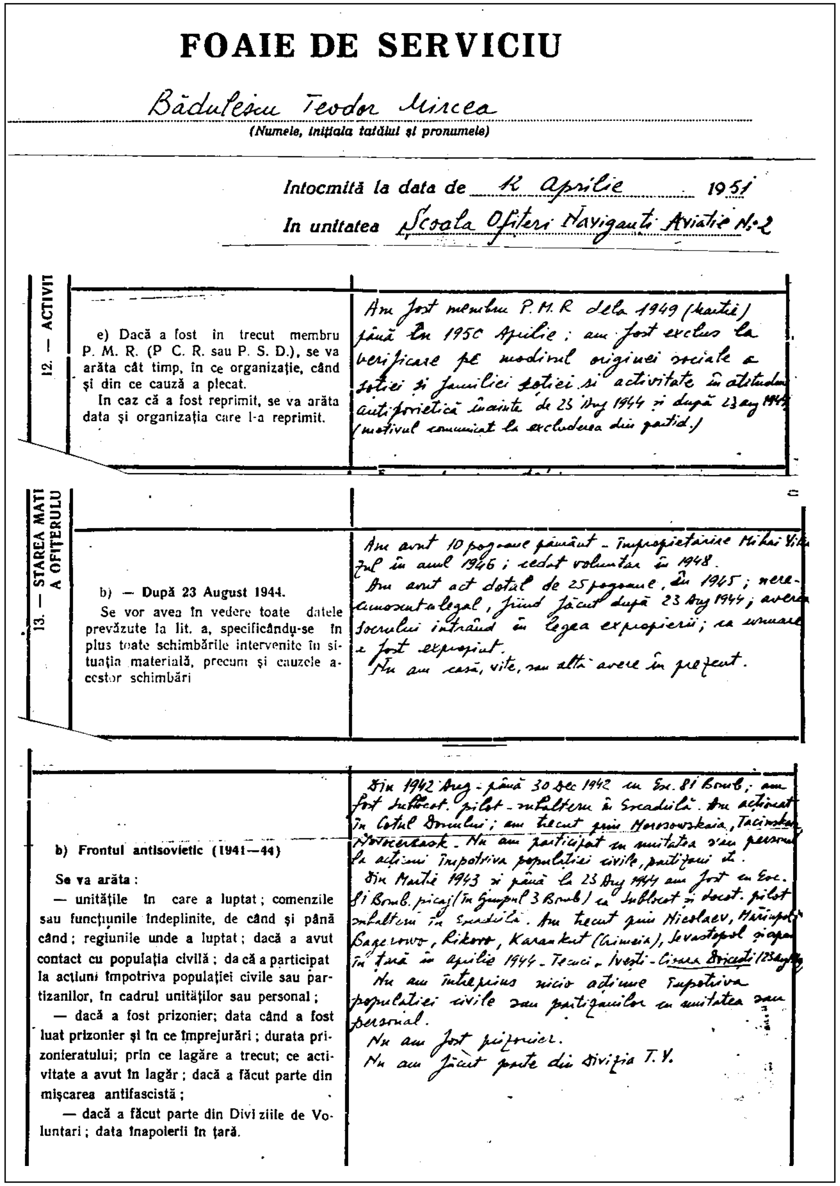
Dela 15 Noemb. 1950 până în prezent am fost funcționat ca ajutor al Șefului Secției Învățământ, încadrat pe loc de Maior.

În situația prezentă, fără a comite vreo greșală, fără a primi avertisment, am fost încadrat într-o funcție retrogradă, pe loc de locot. major, deși sunt cel mai vechi căpitan din unitate.

Față de cele raportate și în conformitate cu Reg. Disciplinar Cap. VI art. 43 și art. 47, rog a fi scos la raportul confidențial personal.

Cpt. Bădulescu Mircea

84. Focșani, 17 ianuarie 1951. Raport al căpitanului Mircea T. Bădulescu către comandantul Școlii de Ofițeri Naviganți Aviație nr.2 prin care protestează asupra măsurilor discriminatorii întreprinse la adresa sa.



FOAIE DE SERVICIU

Bădulescu Teodor Mircea
(Numele, inițiala tatălui și pronumele)

Intocmită la data de 12 aprilie 1951
In unitatea Școala Ofițeri Naviganți Aviație N. 2

12. — ACTIVIT	e) Dacă a fost în trecut membru P. M. R. (P. C. R. sau P. S. D.), se va arăta cât timp, în ce organizație, când și din ce cauză a plecat. În caz că a fost reprimit, se va arăta data și organizația care l-a reprimit.	Am fost membru P.M.R. dela 1949 (Martie) până în 1950 Aprilie; am fost exclus la verificare pe motivul originei sociale a soției și familiei soției și activitate în atitudine antisovietică înainte de 23 Aug 1944 și după 23 aug 1944 (motivul comunicat la excluderea din partid.)
13. — STAREA MATI A OFIȚERULU	b) — După 23 August 1944. Se vor avea în vedere toate datele prevăzute la lit. a, specificându-se în plus toate schimbările intervenite în situația materială, precum și cauzele acestor schimbări	Am avut 10 pogoane pământ - împroprietărire Mihai Viteazul în anul 1946; cedat voluntar în 1948. Am avut act dotal de 25 pogoane, în 1945; nerecunoscut a legal, fiind făcut după 23 Aug 1944; averea socrului intrând în legea exproprierii; ca urmare a fost expropiat. Nu am casă, vite, sau altă avere în prezent.
	b) Frontul antisovietic (1941—44) Se va arăta: — unitățile în care a luptat; comenzile sau funcțiunile îndeplinite, de când și până când; regiunile unde a luptat; dacă a avut contact cu populația civilă; dacă a participat la acțiuni împotriva populației civile sau partizanilor, în cadrul unităților sau personal; — dacă a fost prizonier; data când a fost luat prizonier și în ce împrejurări; durata prizonieratului; prin ce lagăre a trecut; ce activitate a avut în lagăr; dacă a făcut parte din mișcarea antifascistă; — dacă a făcut parte din Diviziile de Voluntari; data înapoierii în țară.	Din 1942 Aug. până 30 Dec 1942 cu Esc. 81 Bomb.; am fost Sublocot. pilot - subaltern în Escadrilă. Am acționat în Cotul Donului; am trecut prin Morosowskaia, Tacinskaia, Novocercask. Nu am participat cu unitatea sau personal la acțiuni împotriva populației civile, partizani etc. Din Martie 1943 și până la 23 Aug 1944 am fost cu Esc. 81 Bomb. picaj (în Grupul 3 Bomb.) ca Sublocot. și locot. pilot subaltern în Escadrilă. Am trecut prin Nicolaev, Mariupol, Bagerowo, Rikovo, Karankut (Crimeia), Sevastopol și apoi în țară în aprilie 1944 - Tecuci - Ivești - Cisara Bricești (23 aug 1944). Nu am întreprins nicio acțiune împotriva populației civile sau partizanilor cu unitatea sau personal. Nu am fost prizonier. Nu am făcut parte din Divizia T.V.

85. *Foaie de serviciu* (extrase) completată de căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu la 12 aprilie 1951.

Se va scrie citet, îngrijit și numai cu cerneală

AUTOBIOGRAFIE

aparținând Căpitan Bădulescu Teodor Mircea
(gradul, numele, inițiala tatălui și pronumele)

Născut la 1 Martie 1917 - în orașul Buzău; de naționalitate română.
Părinți: Teodor și Sofia Bădulescu - Tata lucrător croitor - fără atelier, până la 23 aug 1944; după 23 Aug 1944 fără ocupație, fiind bătrân (68 ani), întreținut de mine - Mama decedată în 1927.
Adresa: Buzău - Str. Dimitrie Cantemir 26; fără avere.
Frați, surori: Alex. Bădulescu, maistru militar înainte de 23 aug 1944 și în prezent la Reg. 6 aviație orașul Stalin - Adresa: Orașul Stalin - Str. Republicii 8. Este căsătorit, are un copil; fără avere.
Maria Bădulescu, prin căsătorie Maria Batiste, casnică, fără avere. Soțul este funcționar la Competrol - Buzău - Adresa: Buzău Piața Unirii (Depozit Competrol.)
Situația familiară: Căsătorit cu Polixenia Bădulescu fostă Polix. Dumitrescu, 26 ani, casnică; sunt căsătorit din 4 Martie 1945.

(...)

- Desfășurarea evenimentelor politice și mișcarea legionară în perioada premergătoare războiului, am privit-o sub prisma și influența educației burgheze. Consideram juste pregătirile de război și acțiunile guvernelor de atunci - filogermane; în 1939 eram elev în Școala Militară și venirea la conducere a guvernului legionar, precum și rebeliunea din 1941 nu am privit-o cu încredere; dealtfel în școală eram învățați tot în acelaș fel - am fost ținuți departe de orice fel de activitate politică - și mi se părea oarecum indiferent cine este la Conducere. In timpul rebeliunii am fost ținuți în școală, unde nu s'a produs nicio mișcare; Școala prin elevi a participat la paza șoselei Buc.-Militari pentru a opri pe legionarii care voiau să fugă.
- Nu am rude care au fost legionari. Printre cunoștințe nu am avut legionari și nu cunosc legionari; în perioada desvoltării lor 1939-41 fiind în Șc. Militară și neavând legături în afara Cazarmii.

(...)

Războiul antisovietic l-am privit ca fiind just și am luat parte la el; așa am fost educați și credeam că noi ducem un război sfânt și just.
Actul dela 23 Aug 1944 l-am privit cu multă rezervă și chiar teamă că sovieticii ne vor pedepsi aspru pentru războiul dus pe teritoriul lor. Ma

(...)"

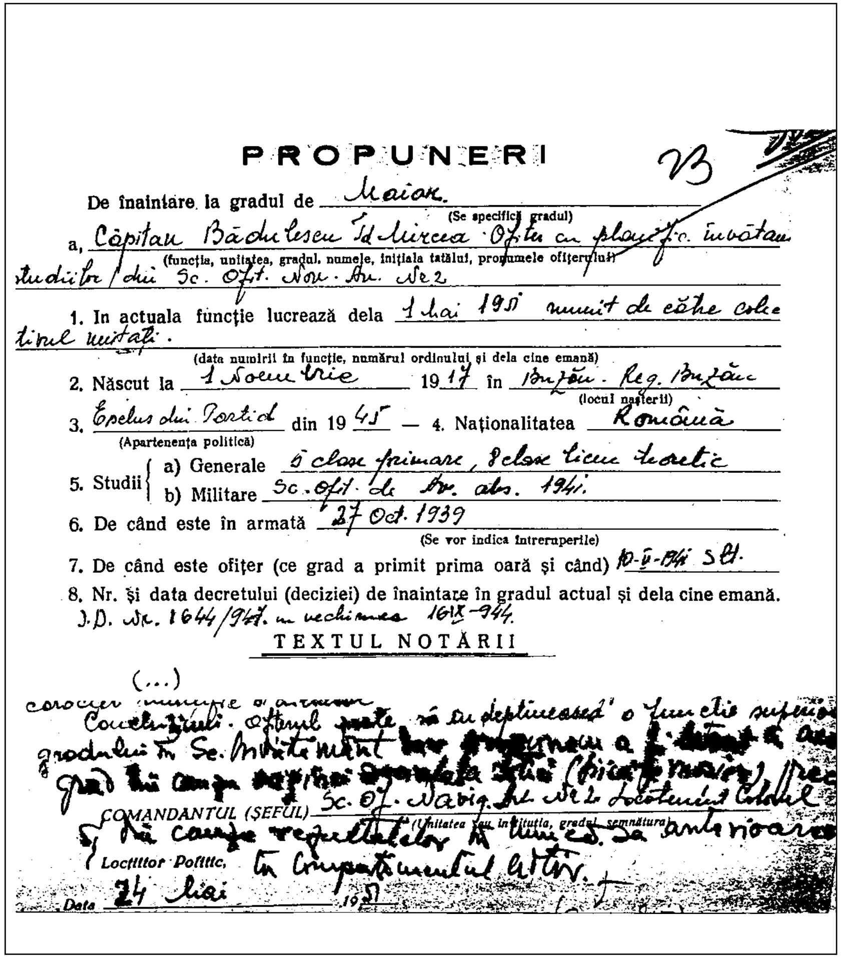
Căpitan Bădulescu Mircea
(ajutor la secția învățământ și profesor la elevi)

12. Aprilie 1951
Focșani -

86. *Autobiografie* (extrase) întocmită de căpitanul aviator Mircea T. Bădulescu la 12 aprilie 1951.



87. Căpitan aviator Mircea T. Bădulescu. Fotografie din anul 1951 pentru *Memoriul* (dosarul) *personal*, la 33 ani împliniți. Ultima fotografie în uniforma militară (aici uniforma după model sovietic).



PROPUNERI

De înaintare la gradul de Maior.
(Se specifică gradul)

a, Căpitan Bădulescu T. Mircea Ofițer cu planif. învățăm. studiilor / din Sc. Ofit. Nav. Av. Nr. 2
(funcția, unitatea, gradul, numele, inițiala tatălui, prenumele ofițerului)

1. In actuala funcție lucrează dela 1 Mai 1951 numit de către colectivul unității.
(data numirii în funcție, numărul ordinului și dela cine emană)

2. Născut la 1 Noemvrie 1917 în Buzău - Reg. Buzău
(locul nașterii)

3. Epelus din Partid din 1945 — 4. Naționalitatea Română
(Apartenența politică)

5. Studii a) Generale 5 clase primare, 8 clase liceu teoretic
b) Militare Sc. Ofit. de Av. abs. 1941.

6. De când este în armată 27 Oct. 1939
(Se vor indica întreruperile)

7. De când este ofițer (ce grad a primit prima oară și când) 10-V-1941 Slt.

8. Nr. și data decretului (deciziei) de înaintare în gradul actual și dela cine emană.
I.D. Nr. 1644/947. cu vechimea 16.X.944.

TEXTUL NOTĂRII

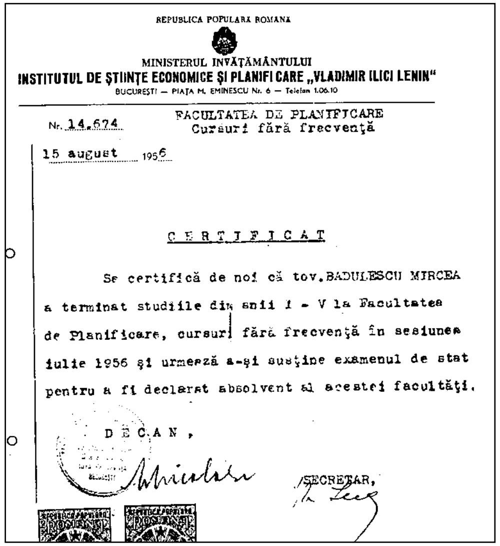
(...)

COMANDANTUL (ȘEFUL) Sc. Of. Navig. Av. Nr. 2 Locotenent Colonel
(Unitatea sau instituția, gradul, semnătura)

Locțiitor Politic,

Data 24 Mai 1951

88. Fragment din *Notare de serviciu* (1951) în care s-a decis: „Concluziuni. Ofițerul poate să îndeplinească o funcție superioară gradului în Secția învățământ, dar propunem a fi lăsat în acest grad (căpitan-n.n.) din cauza originei sociale a soției (fiică de moșier), precum și din cauza rezultatelor în munca sa anterioară în compartimentul militar (combatant pe frontul de Est-n.n.)."



REPUBLICA POPULARĂ ROMÂNĂ

MINISTERUL ÎNVĂȚĂMÂNTULUI

INSTITUTUL DE ȘTIINȚE ECONOMICE ȘI PLANIFICARE „VLADIMIR ILICI LENIN"

BUCUREȘTI — PIAȚA M. EMINESCU Nr. 6 — Telefon 1.06.10

Nr. 14.674 FACULTATEA DE PLANIFICARE
Cursuri fără frecvență

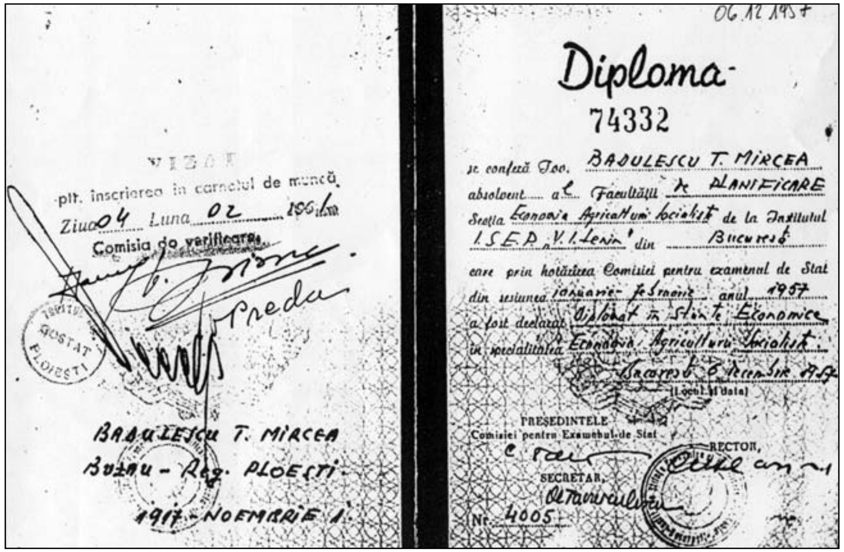
15 august 1956

CERTIFICAT

Se certifică de noi că tov. BADULESCU MIRCEA a terminat studiile din anii I - V la Facultatea de Planificare, cursuri fără frecvență în sesiunea iulie 1956 și urmează a-și susține examenul de stat pentru a fi declarat absolvent al acestei facultăți.

DECAN, SECRETAR,

89. *Certificat* privind absolvirea studiilor universitare de către Mircea T. Bădulescu în 1956. (Colecția familiei).



VIZAT
pt. înscrierea în carnetul de muncă
Ziua 04 Luna 02 1961
Comisia de verificare

BADULESCU T. MIRCEA
Buzău - Reg. PLOEȘTI
1917 - NOEMBRIE 1.

06.12.1957

Diploma

74332

Se conferă Tov. BADULESCU T. MIRCEA absolvent al Facultății de Planificare Secția Economia Agriculturii Socialiste de la Institutul I.S.E.P. V.I. Lenin din București care prin hotărârea Comisiei pentru examenul de Stat din sesiunea Ianuarie-Februarie anul 1957 a fost declarat Diplomat în Științe Economice în specialitatea Economia Agriculturii Socialiste.

București 6 Decembrie 1957
(locul și data)

PREȘEDINTELE Comisiei pentru Examenul de Stat, RECTOR,

SECRETAR,

Nr. 4005

90. *Diploma* conferită lui Mircea T. Bădulescu de către Institutul de Științe Economice și Planificare (azi Academia de Studii Econimice) București în anul 1957 în urma examenului de Stat-diplomat în științe economice, specialitatea economia agriculturii. (Colecția familiei).



91. Mircea T. Bădulescu. Fotografie din ultimii ani ai vieții. (Colecția familiei).



92. Ploiești, 1 mai 1966. Înainte de a intra în coloana pentru defilare, împreună cu colegii de muncă de la Trustul Regional Gostat Ploiești. De la stânga la dreapta: Anghel Petre, **Bădulescu Mircea** (cu ochelari fumurii), Irimescu Vasile, Costineanu Oreste. (Colecția Costineanu Oreste).





93. Ploiești. Blocul *Gostat* din strada Ramurei nr.6, unde a locuit (la parter) familia Bădulescu în anii 1955-1976. Polixenia Bădulescu: „Deschideam dimineața fereastra și dădeam de trandafiri. Soarele inunda camera”. (Foto: Nicolae Răducu, 2002).



94. Nucet, jud. Dâmbovița. Trecerea peste calea ferată (azi) unde s-a produs accidentul în data de 19 iunie 1967. În dreapta, clădirea cantonului vechi. (Foto: A. Pentelescu, 2002).

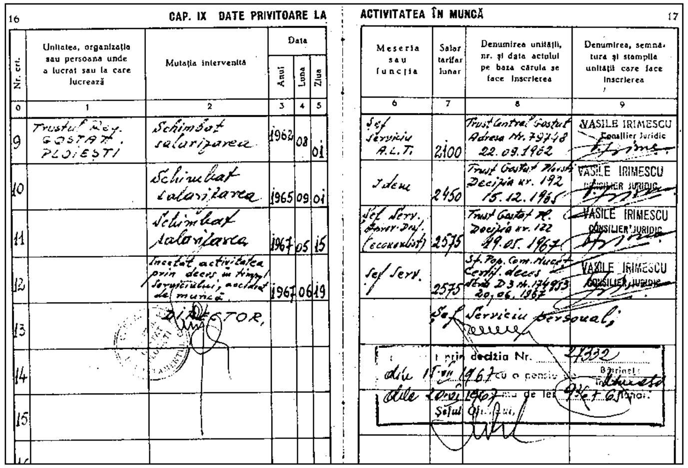


95. Nucet, jud. Dâmbovița. Locul unde a fost găsit Mircea T. Bădulescu după accidentul din 16 iunie 1967. (Foto: A. Pentelescu).





96. Nucet, jud. Dâmbovița. Clădirea Școlii de agricultură (sus), ultima în care a intrat viu Mircea T. Bădulescu. Dispensarul medical comunal (jos). (Foto: A. Pentelescu, 2002).

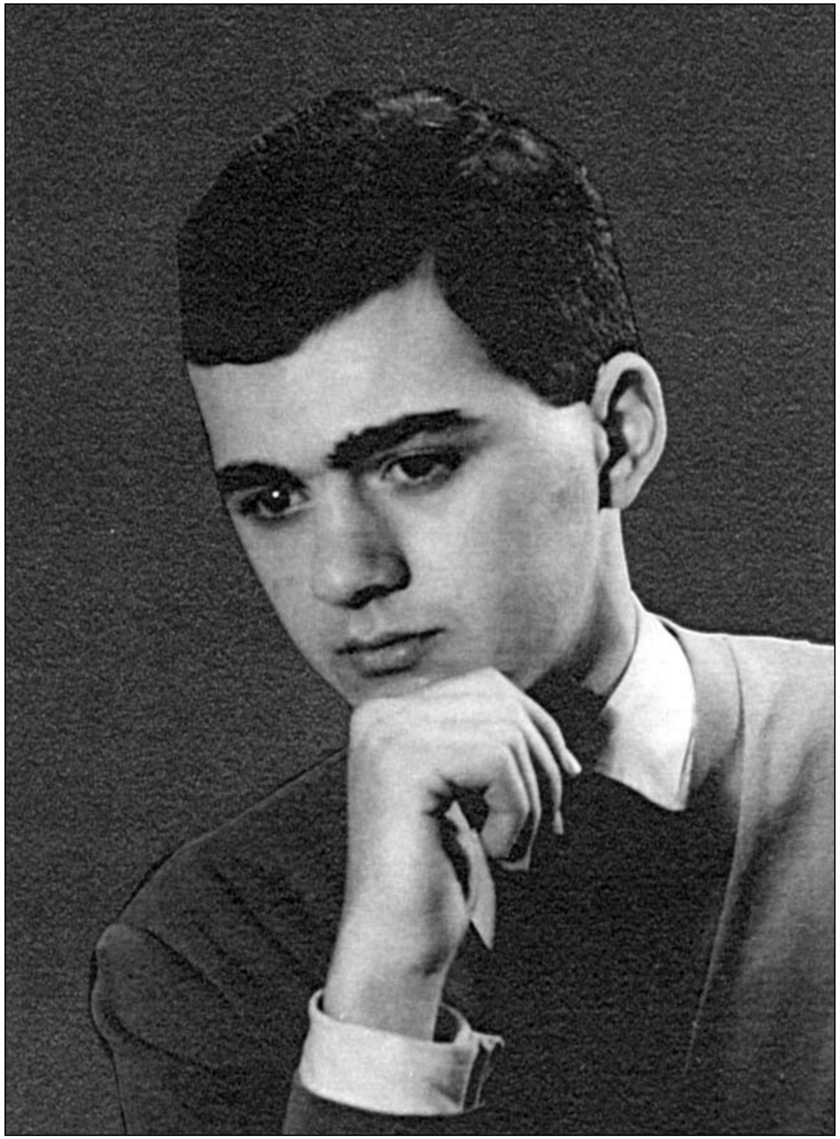

16 CAP. IX DATE PRIVITOARE LA ACTIVITATEA ÎN MUNCĂ 17

Nr. crt.	Unitatea, organizația sau persoana unde a lucrat sau la care lucrează	Mutația intervenită	Data – Anul	Data – Luna	Data – Ziua	Meseria sau funcția	Salar tarifar lunar	Denumirea unității, nr. și data actului pe baza căruia se face înscrierea	Denumirea, semnătura și stampila unității care face înscrierea
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
9	Trustul Reg. GOSTAT. PLOIEȘTI	Schimbat salarizarea	1962	08	01	Șef Serviciu A.L.T.	2100	Trust Central Gostat Adresa Nr. 79748 22.09.1962	VASILE IRIMESCU Consilier Juridic
10		Schimbat salarizarea	1965	09	01	Idem	2450	Trust Gostat Ploiești Decizia nr. 192 15.12.1965	VASILE IRIMESCU Consilier Juridic
11		Schimbat salarizarea	1967	05	15	Șef Serv. Anv.-Dif. (economist)	2575	Trust Gostat Pl. Decizia nr. 122 19.05.1967	VASILE IRIMESCU Consilier Juridic
12		Încetat activitatea prin deces în timpul serviciului, accident de muncă	1967	06	19	Șef Serv.	2575	Sf. Pop. Com. Mucești Certif. deces seria D3 nr. 174953 20.06.1967	VASILE IRIMESCU Consilier Juridic
13		DIRECTOR,				Șef Serviciu Personal,			
14						... prin decizia Nr. 4332 din 15.VII.1967 cu o pensie de ... începând din 20.VI.1967 ... de lei 946 + 65 ... Șeful Oficiului,			
15									

97. File din *Carnetul de muncă* al lui Mircea T. Bădulescu, unde s-a consemnat decesul din data de 19 iunie 1967 și pensia de urmași. (Colecția familiei).



98. București. Cimitirul Ghencea Civil. Mormântul căpitanului aviator Mircea T. Bădulescu. (Foto: A. Pentelescu, 2002).



99. Doru-Laurian M. Bădulescu la 18 ani, în 1966, absolvent al Liceului „I.L. Caragiale” din Ploiești, secția reală (științifică). Nu se gândea atunci că, peste un an, la dispariția neașteptată a tatălui său, va rămâne „singurul bărbat în familie”. (Colecția familiei).


ARIPI ROMÂNEȘTI

CONTRIBUȚII LA ISTORICUL AERONAUTICII

EDITURA MILITARĂ 1966

100. Foaia de titlu a lucrării științifice (colectiv) „Aripi românești. Contribuții la istoricul aeronauticii” (1966), prima după anul 1945 în care este relatată misiunea de război din 13 ianuarie 1945 de la Budapesta și publicată fotografia portret, cu legendă, a locotenentului aviator Mircea T. Bădulescu.

DECORAȚIILE DE RĂZBOI ROMÂNEȘTI
conferite căpitanului aviator
Mircea T. Bădulescu


1


2


3

1. Ordinul „Mihai Viteazul” cu spade, clasa a III-a (revers).

2. Ordinul „Steaua României”, md. 1938/1941, de Război în gradul de Cavler , cu panglică de „Virtute Militară” (revers).

3. Ordinul „Coroana României”, md. 1938/1941, de Război, cu panglică de „Virtute Militară”, în gradul de Cavaler (revers).



Ordinul „Virtutea Aeronautică” de Război (cu spade), în gradele:
Crucea de Aur (1), Cavaler (2), Ofițer (3), Comandor (4).



Ion Țarălungă: „Escadrila 74 Stuka”, ulei pe pânză (125 x 190 cm). (Colecția Muzeul Aviației).